

C130 CLEF ANGLAISE

LA REVUE OFFICIELLE DU
CLUB AUTOMOBILE
«LE RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES»



La saison sera lancée à Drummondville

Participez au Brunch

Bulletin d'inscription à l'intérieur



SPÉCIAL SINGER



2008 sera l'année du 25 ième anniversaire

Une année exceptionnelle pour tous



- 2 L'édito du Président
- 2 L'édito du responsable des régions
- 3 Le Salon de l'auto
- 4 Le Salon de l'auto
- 5 Le coin du mécano Printemps
- 6 Le coin du mécano Printemps
- 7 Le coin du mécano Printemps
- 8 Ma passion Singer (suite)
- 9 Ma passion Singer (suite)
- 10 Nouvelles d'Angleterre
- 11 Dossier historique Singer
- 12 Dossier historique Singer (suite)
- 13 Au pas de course-Vintage
- 14 Au pas de course-Historique
- 15 Singer-Hillman
- 16 Singer-Hillman
- 17 Singer en image
- 18 Texte Tr7 et divers
- 19 Région Laval Laurentides et Bois francs
- 20 Région Chaud.-Appalaches et Drummond.
- 21 Région Estrie et Lanaudière
- 22 Région St Jean-sur-Richelieu et Mauricie
- 23 Région Québec
- 24 Région Rive-sud et Salon de l'auto
- 25 Petites annonces d'autos
- 26 Petites annonces de pièces

Gilles M-Deschênes

Président - Webmestre
Laval (Québec) - Tél : (450) 667-2889

Michel Thirion

Vice-Président - Réalisation revue
Sainte-Agathe-des-Monts (Québec)
Tél : (819) 324-2286

Alain Bourdeau

Secrétaire- Trésorier - Service aux membres
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec)
Tél : (450) 347-5373

Louis Georges Lapointe

Activités du 400 ième anniversaire
Beauport, Qc - (418) 661-4694

Irène Boulianne

Activités du CA-Boutique
St-Zénon, QC - Tél : (450) 884-5205

Pierre Lambert

Responsable des régions
Notre-Dame-du-Bon-Conseil (Québec)
Tél : (819) 336-2379

François Faucher

Recherche et technique
Lorraine (Québec)
Tél : (450) 621-5761

RESPONSABLES DE RÉGION

CHAUDIERE-APPALACHES

MARCEL PLANTE
418-459-6385

DRUMMOND

MICHEL ROY
819-478-2126

ESTRIE

JEAN-MARC DION
819-823-4321

LANAUDIÈRE

GUY GUÉVREMONT
450-759-6907
450-758-7932

LAVAL / LAURENTIDES

DONALD VIOLETTE
450-669-2001

MAURICIE

HELENE JONCAS
819-373-0217

MONTREAL

JOSÉ SANTOS
450-424-9955

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

POSTE VACANT
QUÉBEC

LOUIS-GEORGES LAPOINTE
418-661-4694

RIVE-SUD MONTRÉAL

BERNARD ROSE 450-466-9606
MICHEL HÉBERT 514-364-6736

ST-JEAN-SUR-RICHELIEU

FRANÇOIS GAY
450-347-0656

BOIS-FRANCS

DENIS BEAUDOIN
819-752-2525

LA REVUE OFFICIELLE DU CLUB AUTOMOBILE :

LE RENDEZ-VOUS DES ANGLAISES

<http://www.carvaq.org>

Courriel: info@carvaq.org

Éditeur responsable
G. M. Deschênes

Chroniques et articles

Conseil d'administration,

Gilles M.Deschênes,

Michel Thirion, Robert Moreau,

François Faucher,

Histoire MG: Gilles Bonnafous de

Motorlegend.com

les responsables des régions

Photo couverture:

Montage : Michel Thirion

Publicité

Ventes

Pour placer une annonce commerciale
dans la Clef Anglaise contactez:

Michel Thirion

Alain Bourdeau

Gilles M-Deschênes

Références en annexe

Spécifications

Les annonceurs peuvent envoyer leurs
fichiers en format «CDR et .JPG»
à l'adresse: clefanglaise@carvaq.org

Production

Design - Infographie

Michel Thirion-AD. conception
et Imagerie Denis

Distribution

Postes Canada

Hébergement Internet

www.polyinter.com

La Clef Anglaise est publiée quatre fois
l'an par le Club Automobile le Rendez-
Vous des Anglaises. La rédaction est
responsable du choix des textes qui
paraissent dans la revue mais les
opinions n'engagent que les auteurs.
Certains articles sont des traductions
ou des extraits déjà parus et publiés.

Les membres sont invités à faire
parvenir leurs textes pour parution en
les envoyant soit par courriel en Word
avec les photos qui les accompagnent
à l'une des adresses ci-dessus.
Le Club Automobile le Rendez-Vous
des Anglaises est le plus grand club
francophone multimarques d'amateurs
de voitures anglaises au monde. Il n'est
pas nécessaire de posséder une voiture
pour être membre, il suffit de remplir
un formulaire d'inscription et de payer
les frais d'adhésion au club qui sont
de 37 \$ par année.

Dépôt légal ISSN 1703-9819

Assurances



Voitures Antiques,
Classiques et à
valeurs spéciales
À partir de 15 ans et +

Également: voitures modifiées
remodelées et «Hot-Rod»
(Custom Wheel Plan)

Le programme d'assurance #1 au Canada

Plus de 60 000 voitures au Canada dont 10 000 au Québec.
LES MEILLEURS TAUX ET LES MEILLEURES PROTECTIONS

Vendu exclusivement par:

R33 Rochefort, Perron, Billette
& associés inc.
Assurances

80, Nicholson, Valleyfield (Québec) J6T 4N2
Téléphone: (450) 373-1545 / Montréal: (514) 395-8703
Sans frais: 1-866-456-5353 / Fax: (450) 373-7518



Le mot du Président

Il y a 25 ans, quelques amateurs d'Anglaises de la région de Québec décidaient de fonder un club francophone pour se regrouper et communiquer entre eux. Ils venaient d'établir ainsi la base du Rendez-Vous des Anglaises qui deviendrait rapidement le plus gros club francophone multi-marques britanniques au Québec et au monde!

Pour souligner cet anniversaire, vos responsables de région et membres du CA ont préparé un calendrier d'activités incroyable dont nous avons bien besoin après cet hiver interminable et enneigé comme jamais vu depuis 1976.

En plus de toutes les balades régionales, nous avons planifié 1 activité exclusive au club à chaque mois, de mai à octobre. Elles sont soulignées en gris sur le calendrier d'activités inclus dans cette revue.

Tout a commencé bien sûr par le Salon de l'auto de Montréal en janvier qui a permis au club de se faire connaître auprès de 200,000 visiteurs et de leur présenter quelques voitures parmi nos 360 membres.

Plusieurs présidents m'ont précédé, de même que d'autres membres à plusieurs rôles au sein du C.A. ou activement impliqués dans leur région. J'aimerais saluer tous ces membres qui au cours des 25 dernières années ont décidé de donner de leur temps pour le simple plaisir de leurs collègues.

Nous avons toujours besoin de sang neuf, ne croyez pas que le club n'est pas intéressé par vous au sein des régions ou au conseil d'administration.

Vos responsables de région ont aussi besoin d'aide pour organiser les activités car ils ne peuvent pas être présents à chaque balade. Pour le RVBQ nous aurons besoin de bénévoles pour diriger les voitures, aider à l'inscription, au ménage. Faites-nous signe.

Impliquez-vous, n'attendez pas que les autres le fassent. Notre club attire de plus en plus de nouveaux membres par son dynamisme et ce sont vous les membres qui faites la différence!

3 mots à retenir pour la saison : Participez, participez, participez!

Il ne manque que vous pour faire de cette saison une année de rencontres, de fraternité et de partage dans un esprit de fête.

Bonne saison!

Le mot du Responsable des Régions

Bonjour à tous!

Les années se suivent et ne se ressemblent pas. L'hiver qui ne finit plus.

Heureusement que notre saison favorite s'en vient à grands pas avec un horaire chargé d'activités pour tous les goûts.

D'après ce que j'ai entendu, lors de la réunion des responsables de région, nous aurons une année très chargée. Chaque région a mis la main à la pâte pour organiser des activités qui sauront plaire à tous.

Pour ma part, j'ai bien l'intention d'assister à plusieurs activités dans différentes régions.

J'en profite pour souhaiter la bienvenue à deux nouveaux responsables de région :

Laval-Laurentides, M. Donald Violette

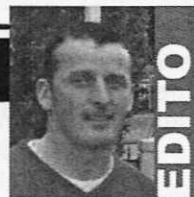
Victoriaville, M. Denis Beaudoin.

Je voudrais remercier chaque responsable de région pour le calendrier d'activités qu'ils nous ont préparés.

Il reste quelques préparatifs pour le RVBQ et tout sera prêt à temps. On vous attend en grand nombre.

Au plaisir de vous rencontrer lors des prochaines activités.

Bonne saison à tous! Pierre Lambert



Une réunion de préparation de la saison 2008

Le Club au

SALON DE L'AUTO

PALAIS DES CONGRÈS DE MONTRÉAL
18 AU 27 JANVIER 08

PRÉSENTÉ PAR



Desjardins
Assurances générales



Fiche Technique Entrez

Achetez vos billets en ligne : www.salonautomontreal.com



Une occasion unique pour un club de voitures : participer au célèbre Salon de l'auto de Montréal.

LA PRESSE



Tout a commencé grâce à Michel Hébert, un membre de la Rive-Sud de Montréal qui au Salon de l'auto 2007, donnait du sang à la collecte du salon quand il a été interviewé par le responsable du salon, Jean Cardinal.

Michel a vu l'occasion de parler du club et du potentiel d'avoir des Anglaises au salon en 2008. Le responsable était intéressé et a demandé à Michel de le rappeler quelques mois plus tard. Quand Michel le rappela, le responsable mentionna avoir presque fini de négocier avec le président mais quand il a dit le nom, c'était quelqu'un d'un autre club anglophone de Montréal, qui n'avait qu'une marque et qui demandait 40 voitures en exposition. Il croyait que c'était le club de Michel qui le rappelait.

Michel m'a immédiatement appelé pour me signaler que le Salon cherchait à mettre des autos anglaises et que les discussions avec un autre club anglophone n'aboutissaient pas. J'ai immédiatement contacté Jean Cardinal pour lui décrire notre club, son importance au Québec et le choix disponible pour les autos plutôt qu'une seule marque.

Nous avons convenu d'une rencontre et à l'aide d'une présentation PowerPoint bien ficelée j'ai réussi à convaincre leur conseil d'administration que nous étions un club sérieux qui pourrait livrer la marchandise.

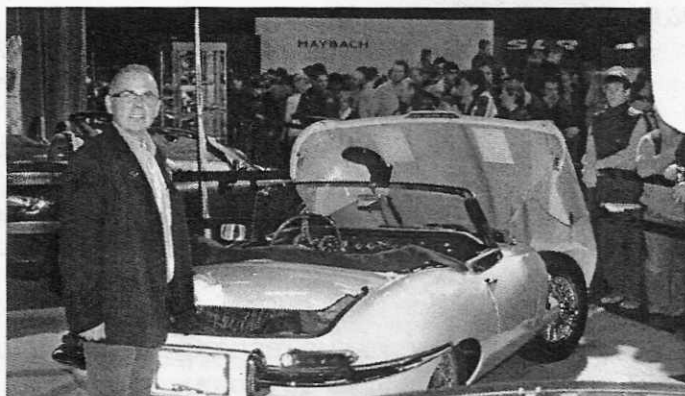
Nous avons par la suite offert aux membres intéressés d'envoyer des photos de leur véhicule et les responsables du Salon ont choisi des autos pour leur rareté et d'autres parce qu'elles représentaient bien les Anglaises au Québec.

8 voitures ont finalement été retenues :

Jaguar E-Type décapotable 68 Michel Roy, Drummondville
MGA MkII 61 Gilles Delorme, Berthierville
TVR S2 90 Gilles M-Deschênes, Laval
Morgan 4/4 68 Roger-Noël Katch, Ile des Soeurs
Austin-Healey 66 Serge Therrien, Bedford
Triumph TR6 73 François Faucher
MGB 69 Michel Hébert, St-Constant
Singer Nine 48 Robert Moreau, Terrebonne

Le Salon de l'auto n'a rien chargé au club et s'est occupé de tout :

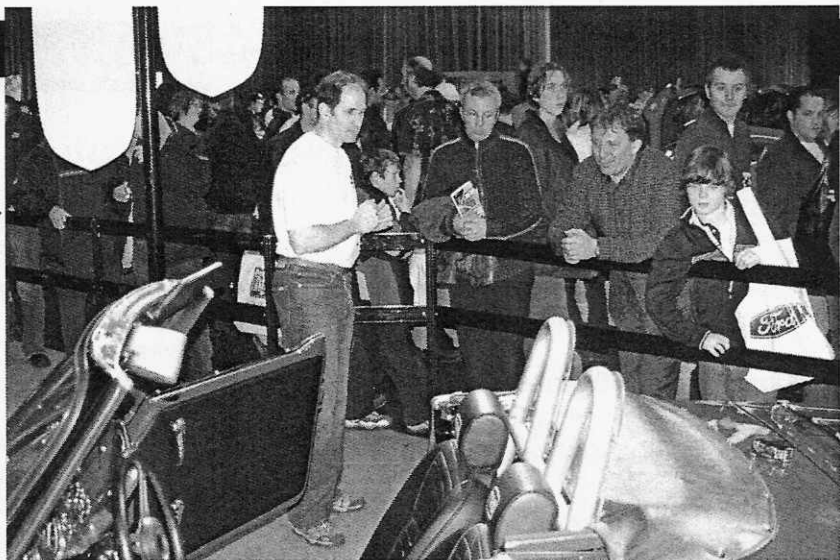
Transport dans remorques fermées
Assurances des voitures durant le Salon
Affiches descriptives devant chaque voiture
Drapeaux anglais sur trépied derrière chaque voiture
Clôture protectrice devant les voitures
Commanditaire driving.ca et The Gazette pour tirage d'un voyage pour deux à Londres
2 écrans plats pour afficher nos photos de voitures et activités
Article et photos dans 2 revues dont le guide officiel du Salon



de Montréal

Sur place on a constaté que l'espace réservé au club, au 7^{ème} ciel avec les voitures exotiques était plus grand que nous pensions. Nous avons alors compris que notre kiosque « 100% Anglaises » était l'une des attractions principales du salon pour attirer les visiteurs. Nous occupions le mur du fond au complet et les 2 rangées de cet étage menaient à notre kiosque. Bien placés à côté des Porsche et face aux Ferraris et Aston-Martin. La plupart des annonces télé, imprimées et radio du Salon mentionnaient notre kiosque. Nous avons également obtenu quelques Articles et entrevues pour LCN et auto123.com.

Un gros merci aux 8 proprios et à plusieurs membres bénévoles comme Jean-Pierre Dorais, Yvan Courtemanche et Jean-Marie Mercier qui ont donné beaucoup de leur temps de jour, de soir et les week-ends pour rendre l'expérience Mémorable aux visiteurs. Vous pouvez voir des photos ici sur le site photo du club: <http://carvag.org/cpg148/thumbnails.php?album=131>



Notre kiosque a d'ailleurs été voté l'un des plus intéressants du Salon par les visiteurs qui répondaient à un sondage à la sortie. Ce qui a fait la différence : Nos membres. Car nous n'avions pas que des voitures seules avec personne pour en parler; nous avions des membres passionnés qui répondaient aux questions et communiquaient leur passion aux visiteurs. Plusieurs proprios d'anglaises ignoraient l'existence de notre club. Plusieurs visiteurs étaient étonnés de voir que pour moins de 10,000\$ ils pourraient avoir un petit roadster anglais l'été prochain. Beaucoup de nouveaux membres à venir cette année!

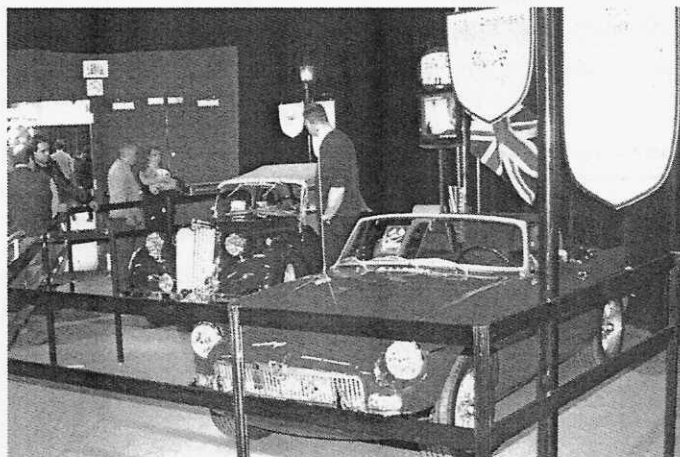
Merci à tous les membres qui sont venus nous visiter et nous encourager pendant les longues heures mais nous ne voulions pas manquer une seule minute. Michel Roy a pris une semaine de congé pour y assister. Robert Moreau était présent à chaque jour et soir. J'y retournais également à chaque jour après le travail et les week-ends.

Une expérience inoubliable qui n'arrive pas souvent dans la vie d'un club et encore moins dans la vie d'un membre. Je vous laisse avec les commentaires de Jean Cardinal, responsable du Salon, qui ne ferme pas la porte à une participation l'an prochain :

Merci à vous tous!!!! Ce fut un grand plaisir de faire la connaissance de votre club et surtout de vos membres... Merci à tout les proprios de m'avoir fait confiance avec vos « bébés » et un gros merci à toi Gilles de ton organisation et dévouement envers ce projet. Ce n'est pas toujours évident de travailler avec une grosse machine comme le Salon de l'Auto.

En tout cas, je vous souhaite un excellent été de randonnées. En espérant un jour d'être capable de vous rejoindre en TR6... euhhh... j'veux dire MGB... euhhh... TVR.... Un gros merci encore!!!!

Au plaisir de vous revoir... Salon 2009 à discuter...





Le Coin du Mécano

par François Faucher

Dors bien mon petit bijou...

Bien que la saison soit terminée depuis bientôt 2 mois, certains d'entre vous n'ont peut-être pas encore remisé leur petit bijou. Voici une brève description des étapes à suivre selon le type de remisage disponible.

Il y a principalement 3 types de remisage :

- 1 le remisage au sec et au chaud
- 2 le remisage au sec
- 3 le remisage à l'extérieur



1- Le remisage à sec et au chaud (ou le grand luxe)

C'est évidemment la situation idéale. Un garage bien sec et bien chauffé. Si possible, évitez de partager l'espace avec la voiture de tous les jours. Une voiture pleine de neige fondante et salée ne fera qu'augmenter le niveau d'humidité salin dans le garage. Rien de pire pour nos Anglaises et pas ce qu'il y a de mieux pour la voiture de tous les jours non plus.

Lors de la dernière balade, faites le plein d'essence (à ras bord), ceci évitera les émanations désagréables dans le garage. À condition que le réservoir ne soit pas percé bien entendu. Positionner la voiture de façon à pouvoir manœuvrer pelles, souffleuse et skis sans risquer d'endommager la voiture. Débrancher le négatif de la batterie et assurez-vous d'avoir des pneus bien gonflés. Mais puisque l'espace est chauffé, il n'est pas nécessaire d'alléger la pneumatique. Les pneus modernes peuvent rester des mois, voir des années, stationnaire sans se déformer. Si vous avez une toile de protection, installez-la.

Si possible, démarrer la voiture de temps en temps (une fois par 3 à 4 semaines) et amener le moteur à sa température de fonctionnement. L'hiver est la saison parfaite pour effectuer certains travaux d'entretien et d'esthétique. Puisque la voiture est au chaud, autant en profiter.

OPTICIENS D'ORDONNANCES LICENCIÉS • LUNETTES • VENTE ET RÉPARATION • VERRES DE CONTACT

DISTRIBUTEUR DE MONTURES



EASYCLIP®

10 % d'escompte sur présentation de
la carte du club *Le Rendez-vous des anglaises*



LENTILLES ESSILOR
CRISTAL-PANAMIC



Jean Leblanc
O.O.D.

POLYCLINIQUE ST-MARTIN 1435, ST-MARTIN OUEST CHOMEDÉY H7S 2C6 (514) 668-1510

spécialiste en voitures
européennes et anglaises

- entretien
- réparation
- modification



autobahn 8

Atelier Autobahn 8 inc.

1330, boul. Bastien

Québec, QC Canada G2K 1G2

T: 418.524.9009 866.525.9009

www.autobahn8.com



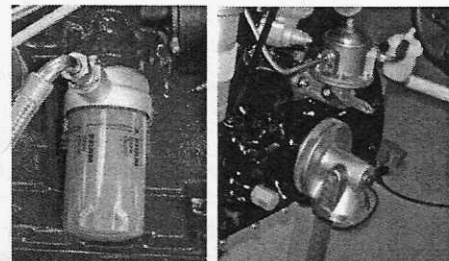
1. lubrification de pré démarrage

Rien n'est plus néfaste sur une mécanique que de rouler à sec. C'est pourquoi il est très important de pré-lubrifier certaines composantes avant le premier démarrage au printemps :

- enlever les bougies et à l'aide d'un huilier mettre environ une cuillère à thé d'huile moteur au-dessus de chaque piston
- enlever le couvercle de valve (si possible) et huiler généreusement la mécanique des basculeurs (rockers), *on peu aussi ajouter un additif du type 'Toffoil'*
- faire tourner le moteur sans les bougies *jusqu'à se que la pression d'huile augmente au cadran*
- laisser reposer le moteur quelque heure afin de permettre à l'huile de couler et lubrifier les composantes inférieures

2. changement d'huile :

Maintenant que la pré lubrification a été faite, Il est maintenant temps de vidanger la vieille huile et de remplacer votre filtre. Si vous utilisez encore les vieilles cartouches, il serait peut-être temps d'installer un adaptateur pour filtre moderne. Relativement abordable, cet adaptateur ce fixe au bloc a la place de la coupole d'origine qui recouvre normalement l'élément filtrant. Il permet de changer le filtre plus facilement et avec moins de risque de dégât.



Étapes pour le changement d'huile :

- enlever le bouchon de remplissage d'huile
- enlever le bouchon de vidange d'huile et laissez vidanger complètement le moteur
- enlever le vieux filtre et le remplacer par un nouveau
- bien resserrer le bouchon de vidange. (s'il est abîmé, n'hésiter pas, remplacer-le)
- remplir le bloc moteur d'une nouvelle huile de qualité.

Nos moteur on besoin d'une huile avec l'additif **Z D D P** (Zinc dialkydithiophosphate). Les nouvelles lois environnementales font que le zinc ne se retrouve plus dans la plupart des huiles modernes. Il en existe cependant encore qui en on comme la 'Valvoline VR1 racing' de grade 20w-50. Sa viscosité un peu plus élevée aide aussi à maintenir une pression adéquate du système de lubrification. Vérifier dans votre manuel d'entretien la quantité d'huile requise. En général 4 à 5 litres suffiront. Vérifier le niveau a l'aide de la jauge.

- Remettre le bouchon de remplissage.



3. bougies d'allumage :

- enlever vos bougies et examinez leur condition (Voir tableau ci joint à titre de guide)
- en général, vos bougies devraient durer plusieurs saisons. Si possible, consultez l'intervalle de remplacement.

Déterminez le défaut en visionnant l'apparence après démontage !

									
Condition normale : Électrode bien centrée sur le pôle positif, pas de dépôt de carbone, d'huile ou de suie.	Électrode de carbone : Dépôt de carbone sur l'électrode, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.	Électrode d'huile : Dépôt d'huile sur l'électrode, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.	Électrode érodée : Électrode érodée, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.	Pré-allumage : Électrode érodée, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.	Encrassement d'huile : Dépôt d'huile sur l'électrode, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.	Dépôt d'acide : Dépôt d'acide sur l'électrode, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.	Incandescent : Électrode incandescente, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.	Incandescent : Électrode incandescente, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.	Incandescent : Électrode incandescente, souvent dû à un mauvais réglage de l'écarterment, à l'usage prolongé, à l'usage de l'huile.

- vérifier et ajuster l'écartement (gap) selon, encore une fois, votre manuel d'entretien. Cependant, si vous utilisez un allumage électronique, l'écartement devrait, en général, être un peu plus grand
- réinstaller les bougies
- l'ajustement des pointes devrait être réservé pour les plus habiles d'entre vous ou encore votre mécano, je vous recommande fortement de remplacer vos pointes par un système allumage électronique. Ils sont beaucoup plus précis que les pointes et sans entretiens.




Chuck's
Hotantiqueauto

François Faucher
Désigner mécanicien

• Pièces sur mesure • Restauration • Sablage au jet

Tél : 450.621.5761 fr.faucher@videotron.ca
www.hotantiqueauto.com




Sylvain Julien
Préparateur

Centre Automobile Coventry

Entretien et réparation
Pièces et Service
Restauration complète
Amélioration et performance pour la route
Préparation et assistance "Vintage" circuit

JAGUAR - MG - TRIUMPH - MINI - LOTUS - AUSTIN HEALEY

8832, Champ d'eau, St-Léonard-Montréal Tél(514)983-3910



Le coin du Mécano (suite)

4. graissage

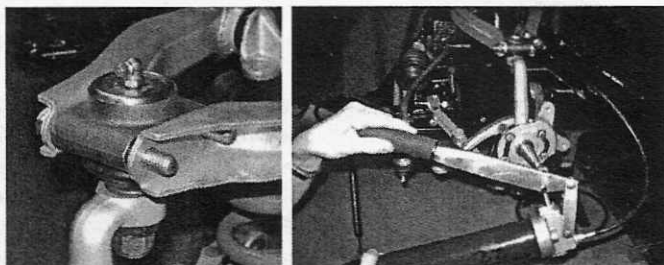
Le graissage des articulations rotules et joint universel est une étape trop souvent négligée lors d'un entretien. Le graissage a 2 fonctions : lubrifier les articulations et purger la vieille graisse qui sera remplacée par la nouvelle.

En renouvelant la graisse on évite ainsi les dommages causés par :

- la contamination due à l'usure et la détérioration des articulations
- l'infiltration des contaminants externes (l'eau et la poussière) qui peuvent entrer dans les joints dus à une étanchéité douteuse.

Étapes :

- localiser tous les points de graissages (consulter votre manuel d'entretien)
- à l'aide d'un pistolet graisseur, lubrifier le joint jusqu'à ce que la nouvelle graisse en sorte. Vous aurez ainsi purgé la vieille. Utiliser une graisse synthétique recommandée pour les joints universels et le Graissage général de châssis.



- il est important de vérifier la qualité des gaines d'étanchéités. Si elles sont percées ou fendues, elles devront être remplacées. Consultez la section annonceur de la revue afin de trouver un mécano dans votre région

N.b. : Le graissage devrait normalement se faire à l'automne plutôt qu'au printemps. Ainsi, l'humidité (eau) qui aurait pu s'infiltrer dans les joints sera purgée avant qu'elle ne puisse causer trop de dommage.

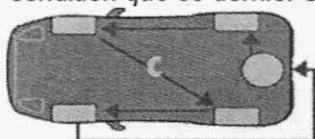
5. liquide de refroidissement :

Avec le beau temps vient la chaleur. Il est donc impératif d'avoir un système de refroidissement en bon état.

- effectuer une inspection visuelle des boyaux ainsi que leurs connections. Les boyaux fendillés ou gonflés à outrance devront être remplacés et les connections qui fuient devront être resserrées
- vérifier le niveau du liquide et ajuster selon les recommandations du manuel d'entretien. *Un petit truc fort simple mais très utile consiste à soulever le devant de la voiture jusqu'à ce que le radiateur devienne le point de sortie la plus élevé et ainsi permettre à toutes poches d'air présent dans le système de remonter jusqu'au point le plus haut.* Si votre voiture est munie d'un réservoir d'appoint, ce dernier doit être rempli jusqu'à sa moitié avec de l'eau du robinet
- vérifier la courroie de l'alternateur et pompe à eau. Si elle est craquée ou fissurée, remplacez-la
- si votre moteur a tendance à surchauffer, il se peut que votre thermostat soit défectueux. Faites-le vérifier et remplacer si nécessaire

6. pneus :

- Faites vérifier l'état de vos pneus par un garagiste spécialisé. S'ils sont en bon état, faire une rotation selon le diagramme suivant. Le pneu de secours est pleine grandeur, donc ce dernier doit donc être inclut dans la rotation, à condition que ce dernier soit en aussi bonne condition que les 4 autres.



Note : nos voitures sont des propulsions (arrière) et non des tractions (avant). Il est important d'en tenir compte lors de la rotation.

7. nettoyage :

Le "fun" commence ! Quiconque est suffisamment passionné pour posséder une belle anglaise, n'a pas besoin de faire dire quoi faire à ce sujet. Néanmoins, permettez-moi de vous donner quelques suggestions.

- utilisez un shampoing extérieur spécialement conçu pour les voitures
- si votre peinture semble terne, une pâte à polir peu faire des miracles. A ne pas confondre avec une simple cire, la pâte à polir, communément appelé "compound", enlève une très mince couche de peinture, les vieilles cires ainsi que les impuretés. Suivi d'un "glaze" et d'une bonne cire, le résultat est remarquable.
- un moteur, ça se nettoie. Mais S.V.P, pas avec de l'eau. (M .Lucas n'aimait pas se baigner) Utiliser un dégraissant bio-dégradable et faites attention aux connections électriques.
- il existe de très bons produits pour nettoyer les surfaces de vinyle, les cuirs et les tapis (attention, ceux-ci peuvent être très fragile si vieux)

8.Le démarrage :

L'huile est neuve, les bougies sont vérifiées, la graisse remplacée, le liquide de refroidissement ajusté, les pneus inspectés et le nettoyage terminé, tout est prêt ! La nouvelle saison est à votre porte. Il ne me reste donc qu'une seule chose à dire : **'Gentleman, start your engines!!!'** Sur ce, bonne route et au plaisir de se rencontrer!

François Faucher

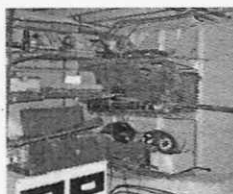
Ma passion...

La folie a commencée à l'été 1982, lorsque j'ai acheté le restant d'une voiture de marque Singer, laquelle mon beau-frère avait achetée 2 ans auparavant, il l'a complètement défaite et mise en boîte, ensuite, le découragement l'emporta et de là je me la suis acquise.

J'ai cherché des pièces pendant 10 ans, jusqu'au jour où le hasard me mena à Barrington, près de Lacolle, là où une jeune fille d'une quinzaine d'années, a trouvée, au dépôt municipal, une carrosserie de Singer, chose incroyable, de la même année que la mienne, soit une 1948. Après vérification, c'était bien les pièces qui me manquaient pour compléter la mienne. Et de là, ce matin de la fête des Pères, du 21 Juin 1992, que j'ai réassemblé le devant de la voiture, pour m'assurer que c'était bien la bonne grille que j'avais ramassée.

Et voilà c'est parti. Comme toutes les pièces étaient dans des boîtes, j'en ouvrait une à la fois et nettoyait les morceaux, « sand blast » « soudure » « reconstruction » etc.etc. Comme c'était impossible de trouver un moteur et une transmission originale de Singer, j'ai décidé de faire une transplantation avec un moteur de MG.B ainsi que la transmission. A partir de là, tout a dégénéré. Etant donné que la voiture ne serait pas originale, je l'ai fabriqué afin de pouvoir m'en servir tout les jours. J'ai coupé le châssis, greffé un essieux avant de MGB, implanté un différentiel de MGB ainsi que le système de freinage.

Quand le châssis fut complété, nous avons attaqué la structure en bois de la carrosserie. Ho lalala, des heures de plaisirs, soit environ 400 heures pour refaire tout le bois de la structure, et de là, la carrosserie n'y est toujours pas attaché!!!!!!!



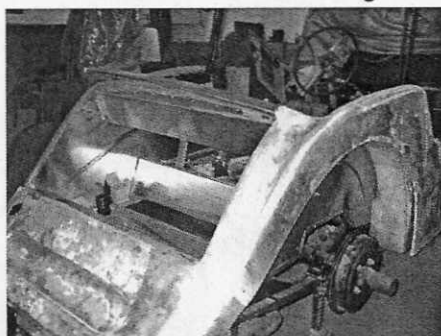
1992,
rien que des pièces



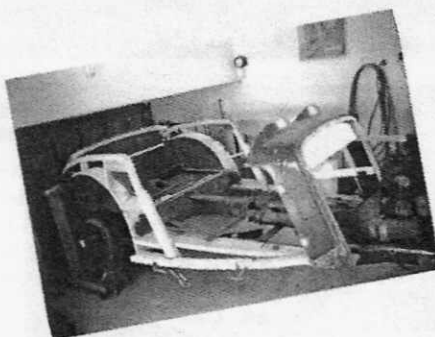
Le châssis tient debout, 1992



Le début de l'assemblage 1995



La reconstruction en bois 1996



C'est en Mars 1995 que l'assemblage de la carrosserie débute. Après quelques week-ends d'amour, soit près de 2 années, et une épouse compréhensive, la carrosserie se tient sur le châssis.

Maintenant, j'attaque l'installation finale du moteur et transmission, avec le modelage des planchers, l'espace est tellement restreint qu'il faut mouler les plancher avec la transmission.

En Juin 1999, tout fait bien en place, avec les gabarit, on fabrique le « tunnel » de la transmission, les rails pour les sièges, etc. etc. Tout cela a pris 2 autres années. Me voilà rendu en Mars 2001.

Il faut penser à fabriquer un pédalier. Il faut vous dire que la voiture était une conduite à droite et que je l'ai modifiée en déplaçant la conduite à gauche, ce qui implique un paquet de problèmes!!!!

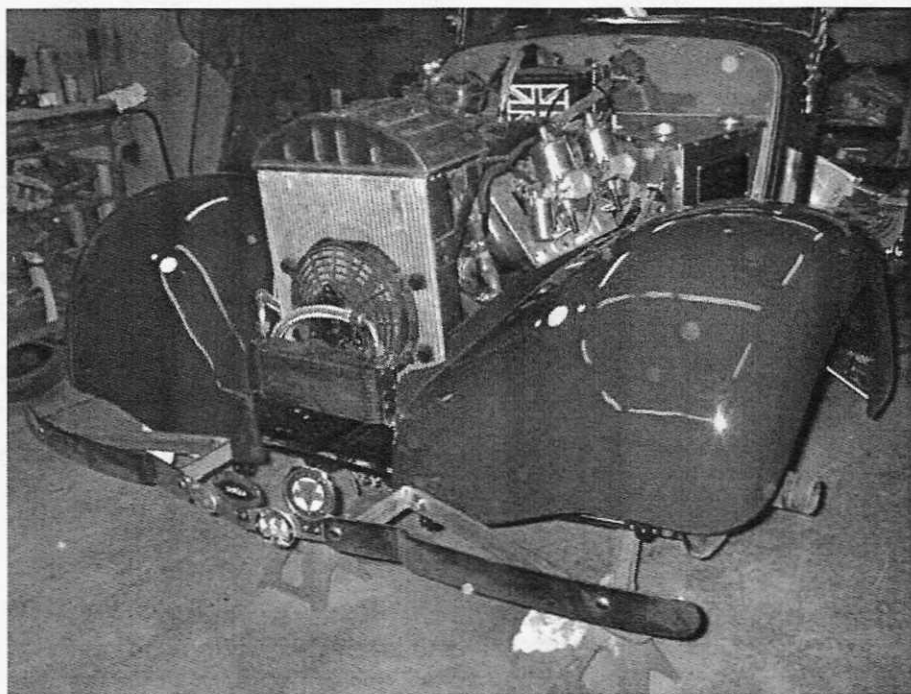
N'oublions pas que durant toutes ces années, il y eu de grand moments de répit, j'ai vu, oublier mon projet pendant plus de 2 ans, lors de problèmes majeur, et reprendre par la suite. De là les 13 années de reconstruction.



Les choses se mettent en place, 2001

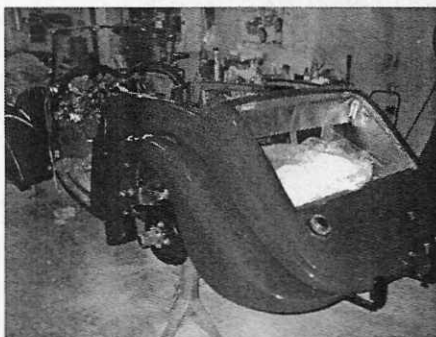
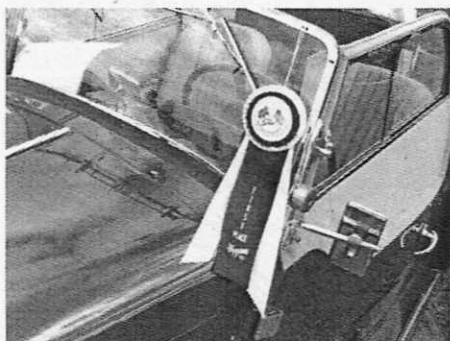


Ma passion... (Suite)



Quand tout est en place, il faut défaire à nouveau, pour faire rebâtir le moteur et la transmission. Ensuite on réinstalle et c'est comme ça que je suis arrivé au mercredi le 12 septembre 2007 pour célébrer la résurrection du Singer. Pour ensuite quitter le vendredi 14 septembre pour se rendre à Stowe au Vermont pour le British Invasion 2007.

On m'a traité de fou, de faire le voyage sans savoir comment se comporte la voiture, aucun essai routier n'a été fait sauf que de me rendre le jeudi matin, pour refaire l'alignement des roues dans un garage sur le Chemin Gascon, 10 minutes de chez moi.



Pas besoin de vous dire que j'avais les oreilles grandes ouvertes, tout au long du trajet. Heureusement tout c'est bien passé, et tellement bien que j'ai décroché la première place sur le choix du public, « BEST OF THE SHOW » sur environ 800 voitures, ça valait tous les efforts. Ensuite fut le rassemblement à St-Sauveur, avec le VAQ. Où l'on m'a remis un trophée.



Puis c'est le Brunch de fermeture à Trois-Rivières, où la pompe à essence devint mon trophée!!!! Vous ne pouvez vous imaginer combien j'ai hâte de faire les balades avec vous l'été prochain, dans la SINGER, préparez-vous, car vous allez la voir partout cette machine à coudre SINGER.

Il est nécessaire de mentionner que pour réaliser un projet comme celui-là, c'est tout simplement impossible de le faire, sans l'appui d'amis, qui partagent la même passion, je n'en nommerai que quelques-uns, soit André Charrette, Marcel Lang, Robert Michaud, Daniel Lauzon, ainsi que tous les membres du CARVAQ qui m'ont soutenus.

Au plaisir de vous rencontrer sur la route.
Robert Moreau.

Nouvelles d'Angleterre... Que reste-t-il de nos amours.. !

TVR tourne le dos à ses origines !

Le rachat de TVR en juillet 2004 par Nikolai Smolenski, un jeune milliardaire russe de 24 ans, ne laissait sans doute pas augurer du meilleur pour le petit constructeur de Blackpool.

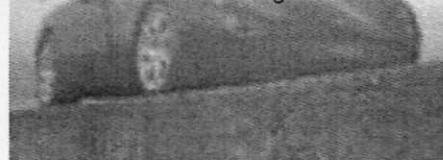


Mais rien n'avait préparé au récent coup de tonnerre : plus aucune TVR ne sera désormais fabriquée au Royaume-Uni ! En clair, Smolenski délocalise la production du légendaire constructeur de sportives.

Selon le magazine britannique Autocar, TVR confierait à l'avenir au carrossier italien Bertone le soin de fabriquer 500 voitures par an. Le motoriste anglais Ricardo s'occuperait de construire les moteurs et de les adapter aux futures normes antipollution.

La décision a de quoi surprendre. Le premier marché de TVR est en effet le Royaume-Uni, pays jaloux de sa culture automobile et fier de ses petits constructeurs. La décision de fermer l'usine de Blackpool pour transférer la production sur le continent a déjà provoqué la colère des clients britanniques de la marque.

Certains d'entre eux ont déjà prévu d'organiser un meeting improvisé devant l'usine vendredi 3 novembre 2006 afin d'exprimer le fond de leur pensée quant à la décision de Nikolai Smolenski. Voilà qui paraît peu encourageant pour l'avenir de TVR sur le marché anglais...



Célébrant 80 ans de Morgans



Jaguar et Land Rover vendus à Tata Motors

Annoncé officiellement le 27 mars, la vente des deux marques de prestige était attendue depuis plusieurs mois. Ford a dû se départir des deux marques anglaises afin d'assainir ses finances.

Tata Motors a payé 2,3 milliards de dollars US pour les deux marques de luxe soit près de la moitié de ce qu'avait payé Ford pour les 2 marques à l'époque. Ford s'engage cependant à retourner 600 millions de dollars dans le fond de pension de Jaguar et Land Rover lorsque l'entente sera finalisée, en juin prochain.

La société américaine s'est aussi engagée à fournir les moteurs et d'autres composants techniques aux deux marques anglaises pour une période non dévoilée.

De plus, Ford Motor Credit Co. va continuer à financer les achats de véhicules Jaguar et Land Rover pour une période minimale de 12 mois.

Tata, le plus important constructeur automobile indien, a déclaré des revenus de plus de 7,2 milliards de dollars en 2006-2007. Fondée en 1945, la société comptait avant cette acquisition plus de 22 000 employés et œuvre dans plusieurs domaines. Elle appartient même Teleglobe au Canada.

Elle vient récemment d'annoncer la sortie de la Nano, la voiture la moins chère au monde à 2,500\$. L'acquisition des 2 marques prestige les aidera à obtenir de la notoriété en Inde et dans le monde surtout versus les chinois qui n'ont aucune marque de prestige.

Jaguar et Land Rover leur apportera également de l'information sur les technologies de pointe qui pourraient améliorer leurs autres marques.

Étrange quand on pense que ces 2 marques faisaient la fierté de l'Angleterre et maintenant c'est l'une de leurs anciennes colonies qui vient leur faire la leçon.



L'histoire devient floue...



C'est le 1er juillet 2004 que Rover fêtera le centenaire de la sortie de son premier prototype de véhicule à 4 roues. Cet anniversaire sera l'occasion pour la marque anglaise d'organiser toute une série de manifestations y associant très étroitement les nombreux clubs d'outre Manche. Elles démarreront le 11 juillet avec un très important rassemblement de Rover à Ragley Hall, près de Stratford-upon-Avon pour se terminer le 14 décembre avec le 150ème anniversaire de la naissance de John Kemp Starley le fondateur de la marque.

La marque Rover a fait son apparition pour la première fois en 1884 sur un Tricycle. Et c'est à Rover que l'on doit l'idée de la transmission arrière pour les vélos. La réputation de la marque en la matière était excellente. En 1908, toutes les courses de cyclisme des JO ont été gagnées par les coureurs utilisant des vélos Rover. Encore aujourd'hui en Pologne et en Slovaquie vélo se dit «Rover».

A partir de 1888, Starley travailla à la construction d'une voiture électrique, elle sera la première automobile construite à Coventry. Et c'est le 1er juillet 1904 que le premier prototype Rover à moteur thermique fut produit; il donna naissance à une monocylindre de 8 ch qui fut commercialisée quelques mois plus tard. C'est ce même modèle qui permit au Dr Jefferson de relier Londres à Constantinople en 1906.

Entre 1904 et aujourd'hui Rover aujourd'hui MG-Rover a produit plus de 5 millions de véhicules.

Dossier SINGER

Singer, une marque méconnue

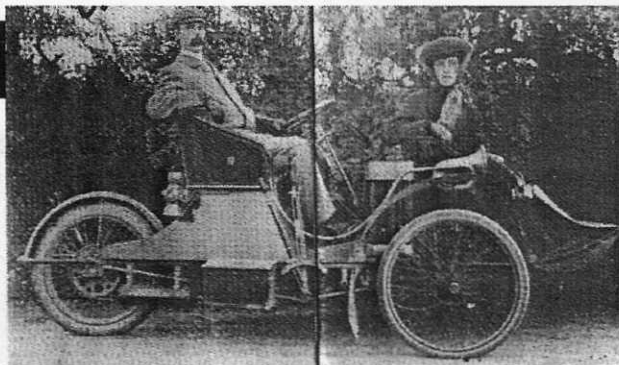
Singer : une marque méconnue.

Pourtant à la fin des années 20, Singer occupait la 3ème place des ventes en Grande-Bretagne, derrière Morris et Austin.

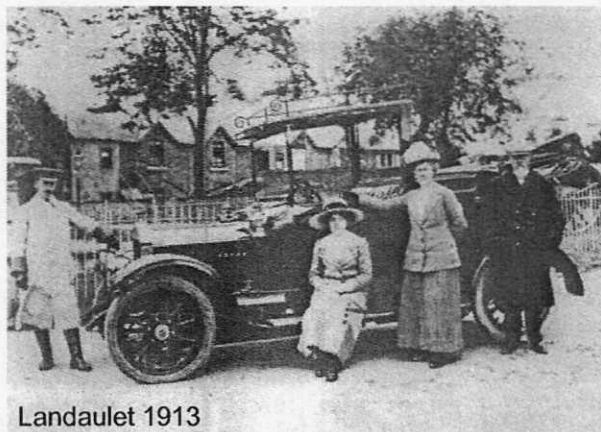
Comme beaucoup de constructeurs automobiles, Georges Singer (aucun rapport avec Isaac Merrit Singer fondateur de l'usine de machines à coudre qui devint la Singer Manufacturing Company) commença par fabriquer des bicyclettes à Coventry en 1875. Dans les années 1880, il en vendit une à la Reine du Portugal. Dès lors, son nom fut associé à qualité.

La fabrication de motos démarra en 1900, et c'est en 1905 que sorti la première voiture sous license Léa-Francis. C'était une 15 hp 2 places 3 roues avec pneumatiques, à moteur horizontal dans les bielles mesuraient plus de 70 cm. En 1907 furent adoptés les moteurs White et Poppe à 2, 3 ou 4 cylindres.

En 1912 sorti la Ten (10HP) à moteur Singer et boîte de vitesse sur l'essieu arrière. Elle sera produite jusqu'en 1927. Une version compétition vit le jour en 1919 avec un moteur qui fut porté à 33 cv en 1921.



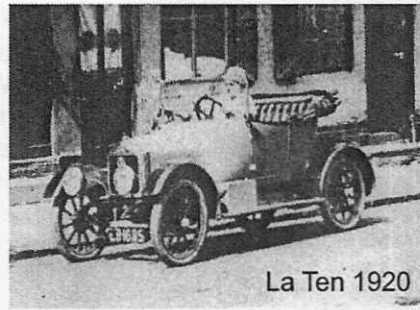
Le Tricar 1892



Landulet 1913



La Ten de course 1931



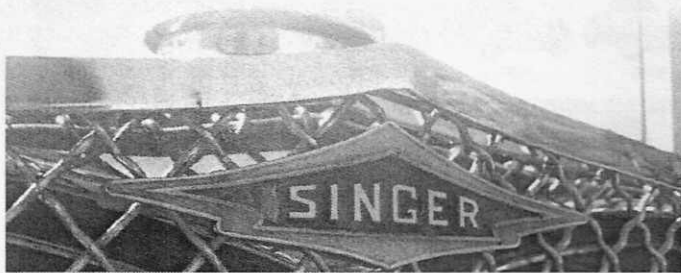
La Ten 1920

En 1927, ce fut la sortie de la Junior, moteur de 848 cc et arbre à cames en tête. La version Spécial fit sensation au salon de Londres en 1931. Le client peut alors choisir entre 8 types différents à 4 ou 6 cylindres avec la Ten qui devient la Senior, la Six et la Twelve.



La Nine de 1939

En 1932 fut présenté un des modèles les plus célèbres de la marque : la Nine (9 HP) qui vint concurrencer les MG Midget.



Dossier SINGER (suite)

Les années 1933-1939 furent marquées par de nombreux succès sportifs remportés par la Nine. Après ses excellents résultats aux 24 Heures du Mans, le modèle fut nommé Le Mans. L'un des pilotes était Jacques Savoye qui importa les Singer à partir de 1934. Il fut vainqueur de sa classe (751/1100 cc) aux 24 Heures du Mans de 1938.

Outre Le Mans, l'on vit des Nine courir au Rallye de Monte-Carlo, aux coupes de L'AGACI, 12 Heures de Paris, rallye du RAC, Grand Prix de l'ACF, Paris-les Pyrénées-Paris, courses de côtes, etc.

En 1939, sortie du Singer Nine Roadster, 1074 cc et boîte 3 vitesses, qui servira de base pour les modèles d'après-guerre.

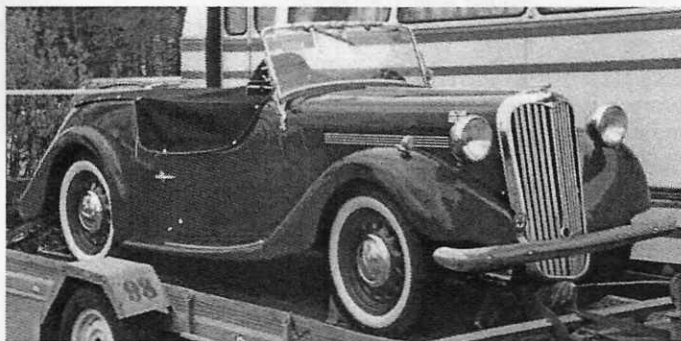


La production redemarra en 1946 et en 1949 fut présenté la SM 1500.

En 1951, sort le Roadster 4A (boîte 4 vitesses), puis le 4B avec roues avant indépendantes.

Le roadster 4AC ne resta qu'à l'état de prototype. 12 exemplaires furent produits, avec un moteur de 1200 cc.

Toujours en 1951 sorti le Roadster 4AD avec le moteur de la SM 1500 Saloon descendu à 1497 cc pour pouvoir courir en catégorie de moins de 1500 cc. Il développait 48 cv.



La Nine Roadster 1950

En 1953 sorti le Roadster 4ADT, à 2 carburateurs solex, qui développait 58 cv. Ce modèle fut réservé à l'exportation, c'est pourquoi il est en conduite à gauche. Il fut fabriqué à 700 exemplaires jusqu'en 1955.

Les Roadster Nine et 4A, tous modèles confondus, furent fabriqués à 11 000 exemplaires. 2000 auraient survécus, mais seulement 200 seraient en état de circuler.

En 1955, devant le peu de succès de la SM 1500 Saloon, on entreprend un restylage et elle devient la Hunter. Malgré cela, elle reste trop chère par rapport à la concurrence. Le modèle sera arrêté en 1956.



SM 1500

Cette même année fut présenté le SMX à carrosserie plastique et ensemble capot-ailes avant basculant, un concept qui sera repris sur la Jaguar Type E et les Triumph Spitfire et Herald. Un seul exemplaire a survécu.

En 1956, la firme est rachetée par le Groupe Rootes. Ironie de l'histoire, Lord Rootes avait travaillé comme apprenti à l'usine Singer.

La Gazelle 1960

La Gazelle convertible



Les nouveaux modèles sont la Gazelle, la Vogue et la Chamois. Ce sont en réalité des modèles Hillmann ou Imp mieux finis.

En 1967, Chrysler rachète la firme et arrête la production en 1970.

Source : <http://singer.roadster.free>

Au Pas de Course - Vintage

Va t-on courir cette année chaussé de pneus cloutés !

Au moment d'écrire ces quelques lignes, tout en vous préparant cette revue, je désespère...IL NEIGE ENCORE ! Nous sommes le 15 avril 2008...les pistes seront-elles déneigées pour le 3 mai?

En effet, le 3 mai est la date du premier testing de l'année à Sanair. Pour ma part, il reste encore 5 pieds de neige sur ma remorque et ma souffleuse refuse d'en faire le tour ! En espérant que tout cela fonde rapidement,voici le calendrier Vintage de 2008.

Voici deux articles pour patienter.

Goodwood...vous connaissez?

Goodwood, en Angleterre, est le site des plus grandes courses historiques de voitures d'époque au monde, figés dans le temps de 1948 à 1966.

Il réunit à chaque année, des milliers d'amateurs et de propriétaires de voitures de cette époque.

Le site, situé dans le sud de l'Angleterre, près de Chichester, appartenant à un duc anglais, était d'abord devenu un aérodrome pour les Hurricanes anglais de 1940 à 1945 afin de dégager l'aéroport de Tangmere surchargé durant la fameuse « Battle of Britain » où les chasseurs anglais affrontaient les avions allemands au-dessus de la Manche.

Le site s'appelait alors Westhampnett.

Une route de service circulaire, dotée de courbes irrégulières, menait à la piste, et les pilotes commencent à s'en servir pour faire quelques courses en MG pendant les périodes de repos entre les vols.



Après la fin de la guerre en 1945, la piste et l'aérodrome retournèrent à la vie civile mais en 1948, Tony Gaze suggéra au Duc Richmond & Gordon d'organiser des courses sur le site. Il accepta finalement, s'inquiétant un peu de ce que ses voisins allaient dire. Le site fut rebaptisé « Goodwood » ce nom désignant l'hippodrome voisin où des courses de chevaux ont lieu.

Le 18 septembre 1948, 20,000 spectateurs participent à la première course et au cours des prochaines années de nombreux pilotes y défilent comme Stirling Moss, Bruce McLaren. Colin Chapman y démontre l'agilité de ses Lotus, John Cooper, presque voisin, y a prouvé la justesse des ses choix techniques et la vélocité de ses révolutionnaires monoplaces à moteur arrière.

Jusqu'en 66, le circuit est devenu l'un des meilleurs circuits d'Angleterre avec des courses F1 internationales et des rencontres locales comme le Easter Meeting et le Tourist Trophy.

En 65, la F1 se déplace à Oulton Park et Goodwood vit sa dernière saison de F1. Le circuit est enclavé, difficile d'accès et ne peut s'agrandir, coincé entre les routes qui l'entourent. Le circuit ferme ses portes en 1966



Raceman



Michel Thirion



Jusqu'en 66, le circuit est devenu l'un des meilleurs circuits d'Angleterre avec des courses F1 internationales et des rencontres locales comme le Easter Meeting et le Tourist Trophy.

En 65, la F1 se déplace à Oulton Park et Goodwood vit sa dernière saison de F1. Le circuit est enclavé, difficile d'accès et ne peut s'agrandir, coincé entre les routes qui l'entourent. Le circuit ferme ses portes en 1966

Lord March, alors âgé de 11 ans, petit-fils du fondateur et héritier du duché, a éprouvé un grand moment de tristesse car il était un féroce amateur de course.

Dès les années 80, il a commencé à penser à faire revivre cette époque d'or du sport automobile mais il aura fallu qu'il prépare minutieusement le tout jusqu'en 1993 avant que le premier « Festival of Speed » ait lieu. Il en a tiré de grandes leçons sur l'organisation avant de finalement pouvoir faire le « Goodwood Revival » en 1998 dédié exclusivement aux voitures de 1948 à 1966. Aucune autre voiture ne peut y accéder. Les amateurs et les journalistes se prêtent au jeu sur ce site qui a été entièrement recréé d'époque même pour les employés habillés selon la mode de ce temps.

Les avions d'époque comme les Spitfire font aussi partie du paysage du Revival. Avec une banque de 5,000 à 6,000 voitures et propriétaires, ils n'ont aucun problème à choisir les voitures et créer des thèmes différents à chaque année.

À part ces 2 semaines intenses que sont le Revival et le Festival of Speed, le site est ouvert à l'année pour des visites, des écoles de pilotage et des événements corporatifs.

Le prochain Revival est du 19 au 21 septembre et on ne peut acheter de billets sur le site, seulement en pré-vente par la poste ou sur leur site web : www.goodwood.co.uk Allez y jeter un coup d'œil pour les photos et aussi le vidéo. Pour ceux qui aiment l'atmosphère des courses d'époque comme le Sommet des Légendes de Tremblant, imaginez la plus célèbre de ces courses au monde...du bonbon!

PORTES
Authentique
D'ARMOIRES
Gestion AMPLITUDE DEVELOPPEMENT INC

Une qualité
sans reproche,
proche de vous

Fabricant industriel
de portes pour:
Cuisine
Salle de bain
Bibliothèque

Contactez: Michel Thirion
90, rue Simon-LACHUTE (Québec) J8H 3R8

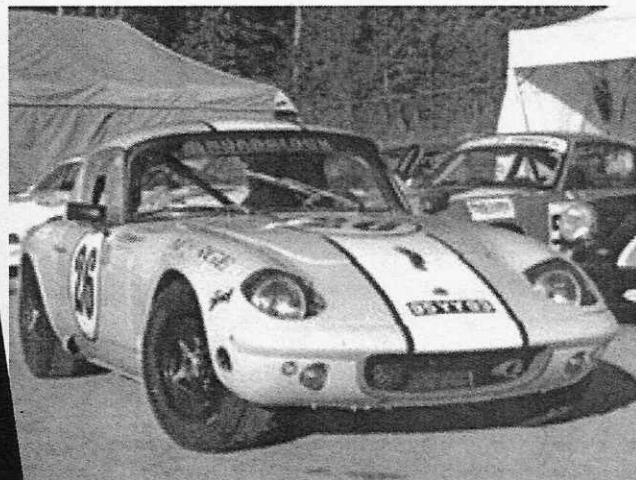
Tél: 450-562.5445
Fax: 450-562.1796

Au Pas de Course - Historique

Calendrier Vintage 2008

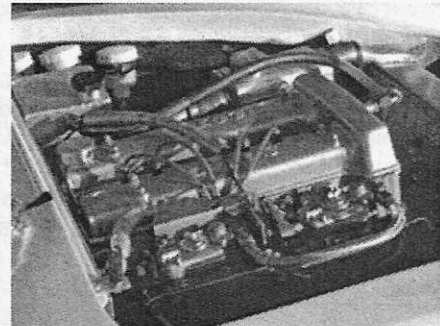
Mai - Driving School MCO Calabogie -
Mai - Sanair Testing
10-11 - Spring Trophy BEMC Mosport
16-18 - Vintage Celebration VRG, New Hampshire
Mai - Shootout CRDA, Shannonville
14-15 juin - Classic Printemps, Mt-Tremblant
20-21-22 juin - Vintage Festival VARAC, Mosport
27-28-29 juin - Sommet des Légendes, Mt-Tremblant
12-13 juillet FSAQ événement au circuit ICAR, Mirabel
26-27 juillet - Ted Powell Memorial Races MCO, Calabogie
9-10 Août Canadian Touring Trophy BARC, Mosport
30-31 Août President's Trophy CRDA, Mosport
5-7 septembre Zippo US Vintage GP SVRA, Watkins Glen, NY
19-20-21 septembre Fall Classic Le Circuit Mt Tremblant

LOTUS Elan 26 R



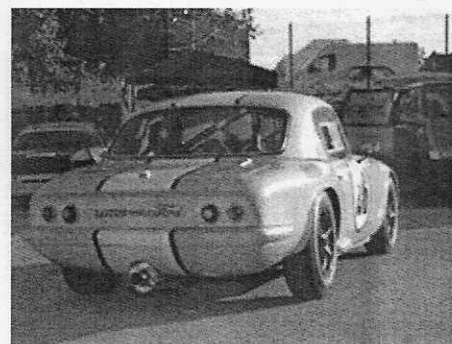
Présentée au salon de Londres de 1962, l'Elan se caractérise techniquement par deux éléments : son Lotus-Ford et son châssis à poutre centrale. C'est la première Lotus routière ainsi construite. La technique châssis-poutre offre maints avantages : rigidité, simplicité de fabrication et faible coût. Elle caractérisera dès lors toutes les Lotus de route.

Le moteur à double arbre à cames en tête est le fruit du partenariat noué avec Ford. Au terme de l'accord conclu entre les deux parties, le géant américain fournit le bloc à cinq paliers du quatre cylindres 1500 cm³ de la Cortina. Ce dernier passera rapidement à 1,6 litre et 1800 cm³ en version de compétition.



Grâce à la culasse conçue par Lotus et œuvre de Harry Mundy, le moteur délivre 105 ch dans sa version de base. La boîte de vitesses et le différentiel sont également d'origine Ford. L'Elan est par ailleurs équipée d'une suspension à quatre roues indépendantes et de quatre freins à disque.

Voiture de compétition, l'Elan 26 R a peu de choses à voir avec le modèle de série. Colin Chapman ayant homologué à l'époque les pièces de la 26 R sous les fiches d'identité du modèle de base, toutes les Elan qui courent aujourd'hui sont des 26 R. Avec 178 ch à 7800 tr/mn et un poids plume de 580 kilos, le rapport poids-puissance se révèle particulièrement favorable. Credo de Chapman oblige... De nos jours, des améliorations sont apportées en termes de fiabilité grâce à la qualité des matériaux. Toutefois, des faiblesses demeurent, à l'image des doigts d'allumeur qui cassent fréquemment à cause des vibrations.



Gilles Bonnafous

Dossier SINGER et HILLMAN

Hillman et Singer

La firme Singer rejoindra le groupe en 1955.

Fondée en 1907 par William Hillman, la firme Hillman devint la marque populaire du groupe Rootes, qui avait été créé dans les années 30 de la fusion des marques britanniques Hillman, Humber, Sunbeam et Commer. Singer se positionnera entre Hillman et Humber, comme une marque de luxe, souvent adaptée de modèles Hillman. Le groupe Rootes deviendra durant trois décennies le troisième constructeur britannique.

Le modèle le plus connu dans les années 30 au sein du groupe Rootes était l'Hillman Minx, voiture moyenne par excellence. Ce modèle fut remplacé en 1949 par la nouvelle Minx, qui était un des premiers modèles européens à être dotés d'une carrosserie ponton. Ce modèle fut remplacé en 1956, 1963 et 1966. La Superminx lancée en 1961 était un modèle aux dimensions plus généreuses que la Minx, et fut remplacée en 1963. Ce modèle disparut en 1966.

Au total, les Minx et Superminx furent produites à 2,3 millions d'exemplaires de 1949 à 1976, date de la disparition de la marque Hillman. L'Hillman Minx de 1966, déclinée en une nouvelle version dénommée Hunter, connut une seconde carrière en Iran où elle est encore produite, sous le nom de Paykan.

Hillman lança en 1963 un petit modèle concurrent de la Mini Austin-Morris qui connaissait alors un très grand succès. Il s'agissait de l'Hillman Imp, à moteur arrière. Cette petite voiture connut beaucoup moins de succès que sa rivale du groupe B.M.C. et fut produite à 400 000 exemplaires seulement de 1963 à 1976.

Située entre l'Imp et la Minx, Hillman lança l'Avenger en 1970. Esthétiquement, la Chrysler 160/180 française allait s'en inspirer quelques mois plus tard. L'Avenger entra en concurrence directe avec les Ford Escort et Vauxhall Viva, sur le marché britannique. Elle fut produite à près de 800 000 exemplaires de 1970 à 1981. C'était la première Hillman (et la dernière) conçue entièrement par Chrysler.



Hillman 1946



Hillman Minx 1963



Humber Mk4 1963

Hillman Minx 1953



L'atelier des Anglaises



Austin - MG - Triumph - Jaguar

Entretien - Pièces - Restauration

870, Place Boland, Trois-Rivières (Québec) G8Z 4H2
Tél. : (819) 374-7377



**Les Ateliers
JEAN CYR inc.**

FABRICANT DE PORTES, FENÊTRES
PORTES DE GARAGE

616, Martin, Nicolet, J3T 1J2
Tél.: (819)293-4371 - (819)373-9913
Fax (819) 293-5882

Dossier SINGER et Hillman (suite)

Hillman et Singer

A partir de 1961, le groupe américain Chrysler prit en effet progressivement le contrôle du groupe britannique Rootes, qui deviendra Chrysler UK en 1970. A partir de cette année-là, Chrysler décida de supprimer progressivement les différentes marques du groupe Rootes, pour se concentrer sur la marque Chrysler UK. Selon les responsables américains, leur faible volume de production ne justifiait pas leur survie au sein du groupe britannique. La première à répondre à ce souhait fut la marque Singer qui disparut dès 1970. Puis les marques Hillman, Humber et Sunbeam seront supprimées en 1976.

L'Hillman Avenger deviendra alors Chrysler Avenger, puis Talbot Avenger après le rachat de Chrysler UK par Peugeot en 1978.

Un peu d'Histoire

En 1907, quand Hillman n'était encore qu'une fabrique de bicyclettes dirigée par 3 associés : Herbert, Hillman et Cooper, elle engagea un technicien d'origine française, Louis Coatalen, pour un projet de voiture automobile. Celui-ci était déjà un ingénieur réputé, et les automobiles portèrent la marque Hillman-Coatalen, jusqu'en 1909, année où ce dernier passa chez Sunbeam. Coatalen, lui-même était au volant du prototype lors de sa première apparition publique, à l'occasion du Tourist Trophy de 1907.

La première Hillman, appelée 25 HP, était une grosse voiture équipée d'un moteur à 4 cylindres fondus séparément à soupapes latérales, embrayage à cônes, 3 vitesses avec la 3ème surmultipliée, et une transmission à cardans. Avec une cylindrée de 6,2 l, elle développait environ 60 chevaux. Elle fut rapidement suivie d'une énorme 6 cylindres, de 9633 cm³, qui fut produite jusqu'en 1911.

Malgré la présence constante de Hillman sur la scène sportive, la production de ces premiers modèles fut limitée à un niveau modeste. Dans les compétitions, les résultats étaient en réalité assez médiocres : dans le Tourist Trophy de 1908, par exemple, Louis Coatalen, au volant d'une des 2 Hillman engagée, n'obtint que la 9ème place au classement général.

En 1928, Humbert prit le contrôle d'Hillman : une fusion naquit en 1932, le groupe ROOTES.

Ce qui avait toujours manqué dans la gamme Rootes, c'était une toute petite voiture capable de rivaliser avec la Ford 105E Anglia, et la mini présentée en 1959 par BNC.

La légendaire mini fit son apparition et la réponse de Rootes fut la IMP, dont la construction commença au printemps 1963. Elle était équipée d'un moteur transversal incliné, version spéciale du Coventry Climax, type FWM, d'une cylindrée de 875 cm³, et un caractère conforme au nom de la voiture IMP (lutin). En version ordinaire, ce moteur, placé à l'arrière transversalement, de 39 chevaux permettait une vitesse de 130 km/h. Cette petite voiture remporta d'honnêtes succès dans certains rallyes internationaux, notamment au Rallye des Tulipes, où elle obtint les 2 premières places en 1965, et au Rallye de Pologne.

Hillman IMP 1963 ou Sunbeam Chamoix
ci-dessous en version coupé



Mécanique et Pièces

Robert Michaud

2969 Bergman, Laval, H7L 3Y5

☎ : 450.687.6840

☎ : 450.687.8389

© : robertpiecesanglaises@bellnet.ca

Distributeur
MOSS



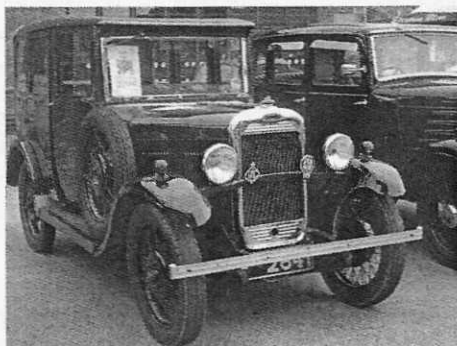
British Leyland



SINGER en image



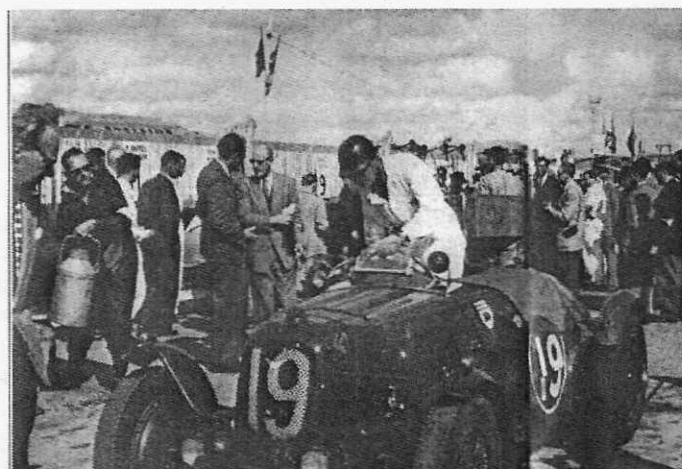
La Gazelle
1960



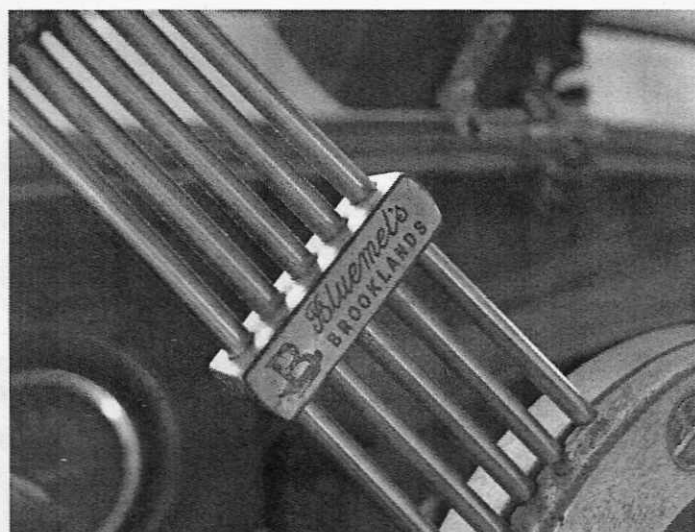
La Junior 8hp 1923



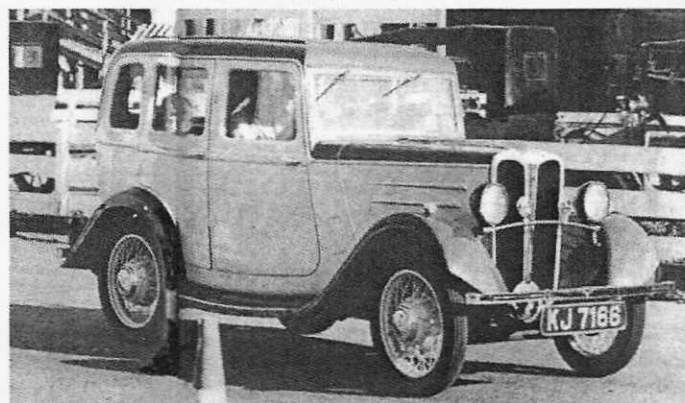
La Singer 9 roadster



Les premières "Singer" en course d'endurance



Le volant Singer tout un style



La Junior Spéciale 1924



"La forme des choses à venir"... Le temps de lire

"The Shape of Things to Come"

Deux prédictions du 20^{ème} siècle furent émises pratiquement au même moment de l'histoire.

La première, en 1968, vint d'un illuminé avec une perruque blanche. La seconde, en 1975, de la plume d'un employé anonyme d'une agence de publicité avec un goût pour les romans de H.G. Wells

"Dans le futur, tout le monde aura son 15 minutes de gloire mondiale" fut l'énoncé de l'artiste Andy Warhol, quelque peu farfêlu dans ses oeuvres et ses affirmations mais il avait par contre raison en disant qu'un jour la célébrité ne serait qu'une commodité aussi rare que des Corn Flakes et avec la même valeur.

Le deuxième pronostic arriva 7 années plus tard sous la forme d'une campagne publicitaire pour la Triumph TR7, une voiture sport introduite 30 ans plus tôt par British Leyland Motor

Corp., alors manufacturier de Triumph, MG, Jaguar, Land Rover et plusieurs autres marques.

Les annonces de la TR7 disaient « The shape of things to come ». Jamais un slogan n'a été aussi précis.

À une époque où les voitures conventionnelles avaient l'air de briques sur roues, la TR7 offrait un design révolutionnaire. Avec son capot surbaissé et son arrière dans les airs, ce petit 2 places devint connu sous le nom informel de « the wedge » — un véhicule aussi futuriste que la trame du roman de Wells qui inspira le slogan publicitaire.

Rien comme la TR7 n'avait jamais été vu avant. Et elle prouva que c'était la forme des choses à venir, car quelques années plus tard elle prouva que c'était bien vrai car presque chaque producteur automobile sur terre utilisa le même profil surbaissé. La plupart l'utilisent encore d'ailleurs.

Mais c'est aussi une histoire dont il faut tirer une leçon. Parce que malgré le fait que la TR7 soit le modèle le plus vendue l'histoire de Triumph, à partir de 1981 elle fit désormais partie de l'histoire — écrasée par une variété d'événements dont le principal était l'incompétence du management de Leyland. Presqu'immédiatement après le lancement de la voiture par exemple, la demande en Amérique du Nord dépassait la capacité de production de la compagnie entière. Conséquemment le lancement européen de la TR7 dû être retardé. Une main d'œuvre britannique récalcitrante obligea Leyland à déménager la production à 3 usines différentes en 6 ans, résultant en une avalanche de problèmes de qualité, un délai de 4 ans avant la sortie du très attendu modèle décapotable et encore plus de délais sur les améliorations de performance promises. À travers cette confusion, Leyland n'a jamais seulement gardé le nombre exact de véhicules fabriqués.

Aujourd'hui la TR7 est un souvenir pour les collectionneurs et enthousiastes. Leyland se départit inévitablement de ses capitaux débutant dans les années 70, la dernière incarnation étant « MG-Rover Group », qui mourut un peu plus tard pour être ressuscité — par des acheteurs chinois.

Donc "the wedge" a eu ses 15 minutes de gloire à la Warhol. Et ça changea effectivement le look des automobiles pour les 3 prochaines décennies et, présumément, pour les années à venir. Et British Leyland? Et bien elle prouva la véracité d'un autre vieil adage du vingtième siècle. « Vous savez ce qui fait un bon perdant? » demandait l'écrivain Ernest Hemingway. « La pratique »

Écrit par Mark Gottlieb, 19 octobre 2005 (Source : Industryweek.com)

Soumis par Jean-Guy Lussier. Traduit par Gilles M-Deschênes

TINTIN AU PAYS DE L'INFO : SEPTEMBRE 2003

Le téléjournal. C'est là que j'ai appris comment parler à la caméra.

POUR RACONTER toutes ces choses qu'il a vues, tous ces gens qu'il a rencontrés et dont il n'a pu parler dans ses reportages, il a écrit, dans ses rares moments libres, deux romans: *Taxi pour la liberté*, paru en 1999, et *Catalina*, en 2002.

Ce dernier lui a été inspiré par une petite Péruvienne de cinq ans qui marchait dans la ville de Cuzco, à minuit, son petit frère de deux ans sur le dos. « Je n'oublierai jamais le regard de cette petite. »

Les deux livres ont connu un beau succès. *Taxi pour la liberté* est maintenant à l'étude dans quelques écoles. *Catalina* est resté six mois sur la liste des best-sellers...

Au cours des prochains mois, il n'aura pas le temps d'écrire. Quoique... « Je suis quelqu'un de très discipliné », affirme-t-il.

Mais quand même. Au *Téléjournal*, ses journées débutent à 9 heures et se terminent à 23 heures. Et animer en

direct, pendant deux heures consécutives, le bulletin de 21 heures, sur RDI, et celui de 22 heures à la première chaîne, est un exercice exigeant, intellectuellement et physiquement.

« Il faudra que j'évite d'être écrasé par cette énorme machine », dit-il.

La petite équipe de *La facture*, elle, se sent un peu orpheline. « Les premiers soirs qui ont suivi son départ, j'allais au lit avec une boule dans la gorge, raconte Madeleine Roy, qui était, la saison dernière, journaliste à *La facture*. Gilles nous donnait l'impression d'être de bons journalistes et il nous donnait le goût de nous dépasser. Je me demande souvent pourquoi, à 60 ans, il s'en va relever ce défi gigantesque, au lieu de rester chez lui, à soigner ses orchidées, à écrire ses bouquins et à s'occuper de ses petits-enfants... »

Alors lui a posé la question. Oui, au fait, pourquoi? Pourquoi vouloir toujours courir des risques?

Silence.

« Je suis curieux, répond-il. Je veux voir, je veux savoir. C'est un nouveau continent à explorer. Un nouveau morceau de vie à goûter. »

AUTO-PORTRAITS

Selon le Club automobile britannique, voici ce que la couleur d'un véhicule révèle à propos de son propriétaire :

Noir : ambitieux et à la recherche de prestige.

Vert : attaché aux traditions et élitiste.

Bleu : très sociable, à l'esprit d'équipe.

Blanc : réservé, consciencieux et méthodique.

Gris : discret et prudent.

Argent : à du style, mais confine parfois à la prétention.

Rouge : extraverti, impulsif et impatient.

CHICAGO SUN-TIMES

78

A VENDRE: Triumph TR3

Roadster. Partiellement restauré

Complète. Un peu de

finition requise.

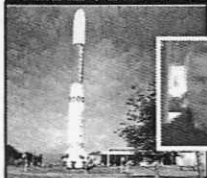
Plusieurs pièces en main.

Appelez 555-5555

HUMOUR



LAVAL-LAURENTIDES



**Donald
Violette**

info@carvaq.org

Bonjour à tous,

Je me nomme Donald Violette et je suis le nouveau responsable de la région Laval-Laurentides, membre depuis peu du club (mars 07), c'est-à-dire depuis le jour où moi et ma conjointe Carole, sommes tombés en amour avec cette petite voiture caramel qui semblait trouver l'hiver long dans le garage de Robert Côté de Trois-Rivières. Robert ne m'a pas seulement vendu la voiture mais le club aussi.

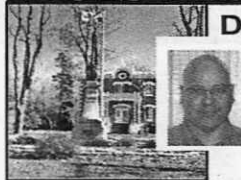
Depuis, je vais de surprises en surprises : Le mécano est un retraité qui travaillait avec ma sœur. Son associé est un ami d'enfance perdu de vue depuis 40 ans. Le frère d'un couple d'amis est membre du club, il possède une TR6. Une copine de ma fille a une MGB. Son nouveau conjoint rêve d'une Mini. Lors de la rencontre des responsables, je me retrouve face avec Jean-Marc Dion (responsable de l'Estrie) ancien collègue de travail. Plus j'en parle plus je découvre plein de gens qui ont soit des anglaises, si non un grand intérêt à s'en procuré une. Wow quel monde de découvertes et de retrouvailles!

Au plaisir de vous rencontrer bientôt,

Donald Violette



BOIS-FRANCS



Denis Beaudouin info@carvaq.org

Je me présente, Denis Beaudouin, propriétaire d'une Lotus Elite S1 type 75, 1976. Je suis originaire de Victoriaville, je roule en voiture ancienne depuis toujours.

Il me fait grand plaisir de partager, avec vous, ma passion des voitures anglaises.

En 1966, j'ai trois ans et mon père achète chez Coiteux Auto à Montréal, son deuxième Austin Healey, au prix de \$4200.00. Et oui, une 3000 BJ7 neuve avec overdrive. Pas cher!!!! Mon goût pour les anglaises débute déjà! A 17 ans, mon permis de conduire en poche, j'achète ma première voiture: une Triumph TR6 1974, que je fais restaurer en partie. Par la suite, je deviendrai propriétaire d'une mini Austin 1978, d'une VW Karmann -Ghia 1970, d'une Lotus Europe 1969, d'une Renault Dauphine 1963.

Et pour finir, la Lotus Elite avec laquelle je roule présentement.

Je suis très heureux de me joindre à vous en m'impliquant dans les activités du Club cette année. Vous remarquerez plusieurs départs pour la région des Bois-Francis sur le calendrier 2008. Une nouvelle balade qui me tient à cœur cette saison, une tournée des antiquaires qui se tiendra le 16 août prochain.

Si d'autres membres de ma région sont intéressés à me donner un petit coup de pouce, je serai content de votre aide.

En terminant, je vous souhaite un bon début de saison et j'ai très hâte de vous rencontrer vous et votre anglaise!

Amicalement!

Denis Beaudouin

SILENCIEUX GOSSSELIN inc

537, Boul. Langelier
Québec, QC G1K 5P7
Tél.: (418) 525-4888
Fax: (418) 525-9514
Adm.: (418) 651-5859

1530, Boul. Central
(coin du vallon et Hamel)
Place du Vallon
Québec, QC G1P 3Y4
Tél.: (418) 688-1076
Fax.: (418) 688-9812

Silencieux Gosselin Plus
5620, Boul. Ste Anne
Boischatel, Qc G0A 1H0
Tél.: (418) 822-1313
Mécanique Générale

Président
Marc Gosselin

MONTREAL



José Santos

info@carvaq.org
(450) 424-9955

VACANT: un grand merci à José pour sa bonne humeur et ses commentaires toujours positifs. Merci, car il assumera le poste jusqu'à l'arrivée de son successeur.

CHAUDIERE-APPALACHES

Marcel Plante

info@carvaq.org
(450) 641-3896



Bonne saison à vous tous.

C'est avec plaisir et fébrilité que nous voyons le beau temps se pointer après un hiver des plus mémorable. Le calendrier des activités est très bien garni encore une fois. Nous aurons vraiment l'embarras du choix. C'est bien ainsi, cela démontre bien la vitalité de notre club qui soit dit en passant fête cette année son 25^{ième} anniversaire. Faisons-en une réussite en participant aux nombreuses activités prévues. Pour notre région vous remarquerez qu'il y a relâche cette année au chapitre des activités. J'invite tous les membres de Chaudière-Appalaches d'en profiter pour participer aux événements du 25^{ième}. Pour ma part je veux participer à au moins une activité par région. C'est la meilleure façon de tisser des liens forts entre nous tous en plus des brunch d'ouverture et de fermeture qui se font au niveau provincial. J'en profite aussi pour vous inviter à venir nous faire une visite à l'Index de Saint Georges de Beauce et ce à tous les derniers vendredi du mois de mai à octobre.



DRUMMONDVILLE

Michel Roy

info@carvaq.org
(819) 478-2126



Salut groupe, comme l'hiver est interminable, j'ai soulevé les couvertures qui recouvrent nos belles Anglaises et j'ai eu l'impression quelles y étaient cachées depuis 2 ans.

J'ai peur qu'à l'ouverture, le brunch au Village Québécois d'Antan de Drummondville, se fasse sous la neige, mais ce n'est pas grave, il se fera quand même.

A bientôt (au 18 mai)



Angleterre 1978: Malgré les coupures budgétaires, les stylistes de Triumph essaient désespérément de regagner les amateurs de la forme originale qui ont fui le nouveau style

Le CARVAQ devient international...



Bières internationales
Cuisine simple et savoureuse

SAINT
ALEXANDRE

PUB 1087, rue Saint-Jean
Vieux-Québec (Qc) G1R 1S3
T:418-694-0015 F:418-694-0178

www.pubstalexandre.com

LAMBERT
&
GRENIER
inc.

ENTREPRENEUR GÉNÉRAL

Trottoir	Dalle de béton
Bordure	Béton estampé
Bollard	Viaduc-Pont
Base de béton	Bâtiment
Excavation et terrassement	
Service de grue	

1244, chemin Quatre-Saisons BP. 501
Notre-Dame-du-Bon-Conseil (Qc) J0C 1A0

Tél: (819) 336-2613
Fax: (819) 336-2210
Cell: (819) 475-9278

www.lambert-grenier.qc.ca

ESTRIE

Jean-Marc Dion

info@carvaq.org
(819) 823-4321



Il est bien vrai que l'hiver ne nous a pas manqué cette année mais on est rendu en

avril, la neige est presque toute fondue (je l'espère) et la fièvre des anglaises s'installe rapidement. Dès les premières sorties on aura oublié toute cette neige. Rendu à ces temps-ci de l'année, les idées de promenade avec nos bolides occupent de plus en plus d'espace dans notre cerveau. C'est également proportionnel avec le nombre de belles journées ensoleillées d'avril.

Une bonne façon de satisfaire cette préoccupation est de planifier vos sorties pour cet été en épluchant le calendrier d'activités. Tout un programme, ça promet! Il y a plein d'occasions de faire de belles sorties. En Estrie on est prêt! Par exemple, la tournée d'un membre le 6 juillet, le chemin des cantons le 23 août, l'exposition de Coaticook le 17 août, l'exposition de Sherbrooke le 14 septembre. Il ne faut pas oublier que nous participerons au brunch d'ouverture le 18 mai, au Rendez Vous British le 7 juin, au pique-nique au parc des voltigeurs. Pour ne nommer que ceux là. Il ne reste qu'à réveiller nos bolides et à les faire briller de toutes leurs couleurs si particulières.

Pour plus d'informations, n'hésitez pas à me contacter.



LANAUDIÈRE

Guy Guèvremont

Info@carvaq.org
(450) 759-6907 - (450) 758-7932



Bonjour à tous.

Je vous écris présentement de la Floride. Comme à chaque année je fais mon petit voyage au soleil.

La nouvelle saison va s'amorcer dans quelques semaines et j'espère que Dame Nature nous aidera à faire disparaître l'énorme couche de neige qui recouvre présentement le Québec.

Ici il n'y en a pas du tout. Bizarre qu'il n'y ait pas plus d'anglaises que ça en Floride. Pourtant la température y est vraiment appropriée. Quand même comme le démontre les photos on a réussi à photographier une belle veille anglaise venue directement d'Angleterre selon le propriétaire Chris Howell. Il aimerait bien être au Québec pour faire partie de notre organisation. Je souhaite une bonne saison à tous et au plaisir de se voir au brunch. Bye.

Guy Guèvremont



4485, Bld Gene-H. Kruger
Trois-Rivières
(819) 373-8282

Eric Lapointe
et
Chantal Déziel
Vous propose:
Fruits de mer, Brochettes,
Pizzas, Pâtes, Fajitas, Steaks
Mets chinois...

Service de traiteur



IMAGERIE
DENIS

492, St-Georges
Saint-Jérôme (QC)
Tél.: 450.565.8464
Téléc.: 450.565.6820
imprime@imageriedenisis.com

PROFITEZ DE NOTRE EXPERTISE!

Infographie
Lettreage vinyle
Finition de documents
Impression d'affiches jusqu'à 54 pouces de large
Impression numérique tous formats
Impression offset
Impression laser de vos fichiers
Photocopie couleur
Plastification de documents

À VOTRE SERVICE DEPUIS 1992!

www.imageriedenisis.com

St-JEAN-SUR-RICHELIEU

François Gay

info@carvaq.org
(450) 347-0656



Évaluation le 3 mai, Garage Desranleau, St-Jean-sur-Richelieu

L'hiver s'achève et c'est le temps de planifier l'été. Un des premiers événements : l'évaluation pour la région de Montréal regroupe toujours un bon nombre d'adeptes. On s'amuse et on parle d'autos tout en mangeant quelques bons hot-dogs. SVP m'appeler ou m'écrire pour un rendez-vous entre 9 :00 hres et midi. 514-347-2300 zazz@videotron.ca

Plusieurs de notre région ont déjà réservé leur chambre pour le British Québec. Lorraine a insisté pour qu'on séjourne 2 soirs. Elle a bien aimé son magasinage avec Lise l'an passé. La ballade qu'Yvan nous a fait faire sur le bord du fleuve pour le retour fut magnifique.

Notre brunch d'hiver organisé par Lorraine a réuni presque tout le groupe chez Charbonneau à St-Grégoire. Une bonne assiette et plusieurs sujets de discussion variés : enfants, petits enfants, chiens, autos... dans cet ordre.

J'espère avoir assez de temps pour faire toutes les randonnées que nous souhaitons.

Bonne saison



Les pièces anglaises

Mario Boies inc

3755, Isabelle, Local 101
Brossard (Québec)
J4Y 2R2

Tél: (450)444-2900

Fax: (450)444-2419

www.marioboies.com

Nous sommes très heureux de continuer à vous servir dans de nouveaux locaux

MAURICIE

Hélène Joncas... info@carvaq.org
de Champlain



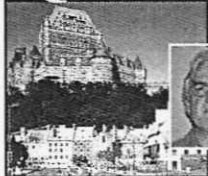
Le temps est arrivé de vous jaser un peu via la revue .J'ai entendu aux nouvelles qu'il y aurait encore de la neige à la mi-mai , donc garder à porté de la main , gants ,foulards ,et tuques ,si vous voulez profiter des ballades en décapotable ce printemps .L'hiver a été passablement rigoureuse , mais nos rencontres chez Théo nous ont permis de garder le contact .Les activités aux vieux port devrait débiter dès que la température sera de notre bord . Durant cet hiver de tempête , j'ai dépoussiéré de ma bibliothèque un vieux guide de l'auto de l'année 1972 où l'on y fait l'essai de cinq autos anglaises , dont une MGB , une TRIUMPH SPITFIRE et une JAGUAR XK-E V-12 . À noter que cette Jaguar coutait 9,220.00 et la MGB 3,295.00 et cela flambant neuve , quelle belle époque . M. Duval mentionne que la MGB malgré la difficulté à remonté le toit , demeure une voiture fort sympathique dotée d'une mécanique solide , mais tout comme la Volkswagen, c'est une sorte d'institution dont on admire aveuglément les qualités pour mieux oublier les défauts qui font son charme.

Une belle saison se prépare en vue des 25 ans du club et des 400 ans de la ville de Québec.

Au plaisir de vous revoir tous et chacun au brunch d'ouverture au Village d'Antan , à Drummondville ouvert exclusivement pour le club .

Bonne fin d'hiver et que ça finisse au plus vite.
Hélène "De Champlain"





Louis-Georges Lapointe

Bonjour amateurs d'anglaises .

Au moment d'écrire ces lignes il y a plus de 4 mètres de neige devant la maison , heureusement la voiture est à l'abri .

Je vous ai préparé un calendrier d'activités dont vous vous rappellerez longtemps .

Pour plus d'information , n'hésitez pas à consulter le calendrier .

La saison commence par un déjeuner champêtre sur l'île d'Orléans dans un charmant restaurant le 4 mai , suivi de près par la journée d'évaluation le 10 mai .

À ne pas manquer le brunch d'ouverture du club pour ceux qui ont la dent sucrée.

Le Rendez-Vous British sur les Plaines d'Abraham le 7 juin .

Du nouveau cette année , le Gala d'Élégance des Belles autos d'hier se tiendra à la fin juin soit le 28 et 29 juin

À mettre à votre agenda pour les romantiques, la balade au clair de lune le 18 juillet

Mercredi le 6 août j'organise un souper-méchoui doublé de la finale des Grands Feux Loto-Québec au Restaurant Les Ancêtres (juste en face sur l'île d'Orléans). Il n'y a que 30 places de disponibles, alors ne tardez pas à faire votre réservation .

Faire votre réservation incluant le paiement de \$35.00 par personne à l'ordre du :

CARVAQ 8500 ,Boul Henri-Bourassa C.P.34082 Québec (Qc) G1G 6P2

Indiquez **Méchoui Feux-Loto Québec** sur le chèque .

Septembre ramène sa symphonie de couleurs et d'arômes, balade aux pommes, balade à Cap-Tourmente et déjeuner pour finir la saison en beauté fin octobre .

J'en profite pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux membres qui se sont joints à nous et je vous invite à participer en grand nombre à ces activités et à celles des autres régions . C'est toujours un plaisir de vous rencontrer pour échanger sur nos voitures et pour parler de la pluie et du beau temps .

Bonne saison à tous

Louis-Georges Lapointe

INFORMATIONS

Rendez-Vous British Québec du 25 ième anniversaire

"Le retour des Britanniques sur les Plaines "

L'accueil est à 9 hres (plus tôt pour les organisateurs et bénévoles)

Le prix d'entrée est de \$ 10.00 par voiture

Mise en place des voitures. Au début de l'après-midi, il y aura une exposition de couverts de valves et à 13 hres 30 se tiendra la compétition. Durant l'après-midi un joueur de cornemuse sera présent sur le terrain pour mettre un accent british complémentaire à notre journée. Vers 15 hres il y aura la remise des plaques souvenirs (4) pour les différentes catégories. Le terrain devra se libérer à 16 hres pour laisser le temps aux organisateurs de ramasser l'équipement et de faire le ménage .

Restauration

Le souper se tiendra au restaurant Les Ancêtres à l'île d'Orléans à 19 hres 30, un service de bar est disponible pour ceux qui arriveront plus tôt.

Voici le menu proposé :

Potage du moment

Tarte tatin aux tomates

Poitrine de poulet manchonné, sauce miele et champignons

Dos de truite , beurre blanc basilic

Pain de ménage cuit sur place

Dessert et Thé, café

Logement

Le Rendez-Vous British a réservé un bloc de 30 chambres pour les exposants de l'extérieur

Hotel Classique

2815 Boul Laurier

Québec, (Qc)

Votre tarif-exposant est de \$103.00+ taxes, occupation simple ou double , un lit .

\$123.00+ taxes, occupation simple ou double , deux lits

Piscine intérieure, mini frigo, stationnement sans frais et deux restaurants avec bar et terrasse .

Réservez votre chambre

En mentionnant le # 133158 - 418-658-2793 ou 1+800-463-1885

Les personnes désirant souper au resto devront réserver et payer leurs places d'avance

Faire votre chèque au montant de \$30.00 par personne au nom du CARVAQ

(indiquez **Rendez-Vous British resto** sur le chèque)

8500, Boul Henri-Bourassa C.P. 34082

Québec (Qc) G1G 6P2

Cuisine du terroir traditionnelle et actualisée...

Poissons, gibiers, grillades



Restaurant LES ANCÊTRES
Île d'Orléans



391, chemin Royal
Saint-Pierre I.O.
Tél: 418 828-2718
Fax: 418 828-1362

www.lesancetres.ca

RIVE-SUD



**Bernard Rose et
Michel Hébert** info@carvaq.org
(450) 641-3896

Les années se suivent...

La Rive sud de Montréal
Revue La Clef Anglaise : Printemps 2008

Les journées allongent et on peut commencer à planifier nos premières promenades de la saison, incluant le buffet d'ouverture. Les projets de réfection sont complétés, et les autos sont prêtes pour la route et les balades organisées et les sorties spontanées de quelques heures.

Un des incontournables qui démarque le début de saison est le pèlerinage annuel à l'exposition Kit & Imported Cars à Carlisle, PA du 16 au 18 mai. Cette année les anglaises seront à l'honneur, alors il y en aura pour tous les goûts pour nos membres.

Il y aura un départ de la Rive Sud le 15 et nous planifions le retour juste à temps pour le brunch d'ouverture.

Les randonnées hebdomadaire du mercredi soir au Pub Rockburn débiterons la première semaine de juin jusqu'au milieu de septembre.

Concernant le RENDEZ-VOUS BRITISH nous communiquerons avec les membres de la rive sud de Montréal pour organiser un départ pour aller rejoindre d'autres fanatiques pour ensuite tous nous diriger vers QUEBEC.

Nous travaillons présentement sur une exposition de nos belles voitures, qui aura lieu à Delson, sur la rive sud de Montréal, en collaboration avec Canadian Tire et sa fondation pour aider les enfants. Canadian Tire s'engage à nous donner plein de cadeaux tels que changement d'huile, remplissage de nos pneus à l'azote et beaucoup d'autres offerts par les commanditaires de l'événement qui aura lieu le 19 juillet. Vous recevrez plus de détail par courriel très bientôt.

BERNARD et MICHEL



Les pièces anglaises

Mario Boies inc

3755, Isabelle, Local 101
Brossard (Québec)
J4Y 2R2

www.marioboies.com

Tél: (450)444-2900

Fax: (450)444-2419

Nous sommes très heureux de continuer à vous servir dans de nouveaux locaux

NOUVEAUX MEMBRES

Nous souhaitons donc la plus cordiale bienvenue aux nouveaux membres depuis le 1^{er} décembre dernier :

Bernard Savard	Terrebonne	Triumph TR6 '71
Claude Azran	D-des-Ormeaux	Lotus Elan M100 91
Yves Lemieux	Victoriaville	Triumph TR6 71
Serge Lanctôt	St-Paul	MG Midget 80
Georges Gaucher	Montréal	MGB 77
Norma-Dylene Moore	Beaconsfield	Triumph TR6 73
Daniel Sylvestre	Lachine	MGB 80
Ronald Pagé	St-Jérôme	MGA 59
Jean Gadbois	Roxboro	Jaguar XKE 66
Pierre Laroche	St-Hubert	Triumph Spitfire 75
Jacques Hébert	Trois-Rivières	MGB 77
Martin Alarie	Québec	Triumph Spitfire 78
Daniel L'Héroult	St-D-Falardeau	MGB 73
Réjean Martel	La Baie	MGB 67
René Pouliot	Québec	MGB 72
Denis Lemieux	Price	MGB GT 70
Michel Cyr	St-J-sur-Richelieu	Triumph TR3A 61
Jocelyne Kirby	Laprairie	MG Midget 78
Jacques Doyle	Repentigny	MGB 74

Nous souhaitons également la bienvenue à 3 nouveaux commanditaires:

Monette Sports de Laval
L'Atelier des Anglaises de Trois-Rivières
Pub St-Alexandre de Québec

TRIUMPH



Vaste gamme d'accessoires et vêtements
en magasin et sur www.monettesports.com



251 boul. des Laurentides
Laval (Québec) H7G 2T7
(450) 668-6466 • (800) 263-6466
moto@monettesports.com
www.monettesports.com

À vendre : MG-B 1977 rouge, intérieur tan / noir ; très bonne condition ; carrosserie A-1 ; moteur, conduites de freins, disques refaits, fillage refait ; ignition électronique ; antirouille ; toit, bancs, tapis changés ; tonneau cover ; radio et lecteur CD ; aucune réparation à faire ; tout fonctionne ; entretenue avec soins. Prix 7 500 \$, négociable Gilles Martel Tél res (418) 835-3022 Cellulaire : (418) 570-0083

À vendre : Triumph T R 7 convertible 1980 Très propre , avec moteur V6 3.8L , 4 freins à disque , automatique 4 vitesses avec overdrive. Couleur noire , intérieur , extérieur . Contacter M . Daniel Roof au 819-373-5893 Courriel danrof@hotmail.com

À vendre : Lotus Super Seven 2005 unique au monde! Chassis tubulaire (space frame ultra rigide), moteur 4 cylindre en ligne atmosphérique en position central, cylindrée 2 litres, 250 HP, zone rouge à 9000 t/m. Transmission manuelle 6 vitesses, suspension ajustable en hauteur aux quatre roues. Amortisseur télescopique ajustable en détente et en compression, frein à disque ventilé aux quatre roues. Colonne de direction télescopique et ajustable en hauteur, jante MOMO 17 pouces. Voiture extrêmement performante, tenue de route, agilité et accélération exceptionnelle. Rapport poids puissance de 3 kg/HP. Cette voiture est accompagnée d'un rapport certifié par un ingénieur spécialisé en dynamique du véhicule. Pour photos communiquer par e-mail à Bertrand.desbiens@alcan.com ou par téléphone au numéro suivant, Tel. 418-668-5302 Cell. 418-818-5299 Prix à discuter ?

À vendre : TR6 75 rouge 89,400 milles. Couleur Rouge Carmine, peinture originale. Pneus Red Line (environ 5,000 km), sièges avant refait à neuf, batterie neuve, master cylindre embrayage neuf, alternateur refait, tapis caoutchouc avant neufs. Allumage électronique. Lumières de route et anti-brouillard de marque BOSCH. Prix 19,500\$ négociable. Véhicule en très bon état, a reçu à l'origine un anti-rouille Courriels : gillatre@videotron.ca et glatremouille@promec.ca Téléphones : 450-655-7531, 514-349-1430

À vendre : Triumph TR-6 1970De couleur rouge signal. Moteur refait, intérieur refait, repeint il y a 5 ans, pneus neufs, silencieux monza à double échappement, carburateur SU avec filtre K&N. Trois toits, tonneau, rigide, régulier. Roll bar. Prix demandé 17,000\$. tel; 450-967-9593 email; touraine1@videotron.ca

À vendre: MGA 1600 MK II 1962MGA roadster entièrement restaurée avec 14350 milles au compteur. Carrosserie, intérieur et mécanique en superbe condition. Voiture classée 2 sur l'échelle de 1-6 par Dupras & Associés Inc. Le prix demandé est de \$29,500 CAD. Photos disponibles par internet. Voiture présentement en entreposage et disponible pour 'road Test' en avril 2008. Le nécessaire pour la mise au point, vidange huile et les ajustements requis seront faits en avril et seront aux frais du vendeur. Arrangements préalables possibles. Pour plus d'information, me contacter au 450-427-2900 Yvon Leblanc

À vendre : MG TF 1954 rougeEntièrement reconstruite de A à Z sur une période de 5 ans faut voir pour le croire. Plus de 2000 heures ont été consacrées à la restauration terminée 2005. Moins de 500km depuis. Historique photographique complet disponible. Gagnant de plusieurs trophées lors d'exposition. Condition "showroom". Entièrement originale sauf pour la mécanique remplacée par une mécanique américaine (moteur 1600cc) beaucoup plus fiable et facile d'entretien. Pièces disponibles. Toutes les pièces de bois de la carrosserie remplacées. Aucun mastic ni fibre de verre sur la carrosserie. Toutes les pièces de la voiture ont été restaurées à l'état neuf. Tout le chrome a été refait. Intérieur cuir, "tonneau cover" Stayfast. Echappement et silencieux en acier inox. Voiture unique à voir. 28,000\$ négociable. Gilles Boily gboily@videotron.ca

À vendre : JAGUAR 1988 XJSC V12 Voiture qui sort de l'ordinaire, qui a un look classique et sportif à la fois. Très intéressante à conduire, confort, tenue de route et accélération. Voiture rare avec les deux sortes de toits (dur et mou) en plus des T tops. Quelques pièces KM: 160,000 km Prix 13,700\$ négociable faite une offre. Deplus j'ai une renault 5 TL 1974 a vendre l'une des plus ancienne au canada Michel Perreault (819) 377-0124 loopi@sympatico.ca

À vendre : Wolseley 6/99 1961 Besoin de finition et d'une bonne mise au point...plaqué et pas besoin d'inspection... pas vraiment de rouille visible... moteur 6 cylindres en ligne et qui semble bien fonctionner...la voiture avance et recule...les freins semblent partiellement collés...peinture pas parfaite mais qui paraît quand même bien...silencieux et câble de hood à réparer... je pourrais considérer un échange contre une autre voiture anglaise... Prix demandé : \$2800 Jean-Claude Tremblay 418-653-9163 [jour], 418-864-4493 [soir et fin de semaine] matrem@netrover.com

À vendre : MGA 61Très propre,rouge, toit tonneau,roues de style Mini lite . Avec en surplus un moteur et transmission MGB. 16,800\$ tél.: (514) 697-4603 Mike Sydor

À vendre : TR6 1976 Brun rouille (Russet Brown) Intérieur beige (tan), moteur refait en 2003, depuis 12 500 km, carrosserie sans aucune rouille, 2ième propriétaire, sièges et tapis refaits 2003, échappement 2005. Prix 15,000\$ Alain ; alain.rigollot@umontreal.ca Tel : 450-661-7762

À vendre : Jaguar XJ-S 1987 V12 BRG (verte) Modèle coupé, année très recherchée par les amateurs de la marque. Excellente condition générale, peinture d'origine, excessivement bien conservée, roues d'origine en aluminium jamais utilisées et roues de broches « Dayton », intérieur impeccable, mécanique en excellente condition, aucun hiver. 2e propriétaire, document d'origine et historique complet, seulement 40,500km. Évaluation professionnelle 2006, 22,500\$, Prix demandé 19,500\$ ferme, pour collectionneur averti. Pour info Mario Bibeau, (450) 582-8423, mario.bibeau@sympatico.ca

À vendre : MGB ROADSTER 1970Évaluation du club en mai 2007 : 17,100.00\$ avant taxes Prix demandé: 16,000\$ Modèle rare, "Split Bumper" chrome Voiture entièrement restaurée et très bien entretenue (factures à l'appui) Moteur refait et afficheactuellement 10,000 km Transmission 4 vitesses + overdrive installée en 2006 Couleur extérieur: Teal Blue Couleur intérieur: noir avec boiseries (Volant Motolita, haut de portières, console, pommeau de transmission) Plusieurs pièces incluses Contactez Daniel (450) 434-0799 soir (514) 278-6060 jour danielratthe@hotmail.com

À vendre : Superbe MGB british racing green roadster 1971 Carrosserie impeccable, intérieur parfait avec garniture de bois (haut des portières, volant, pommeau de transmission) Toit rigide même couleur(peinture neuve), transmission 5 vitesses (Miata), originale 4 vitesses incluse. Pneus 15" neufs avec roues Mini-lite neuves Pare-chocs chrome et porte bagage, roll bar chromé, fog lights. Moteur refait, environ 2,000 milles Évaluation du club à 15,500.00 avant modification des pneus, roues et transmission, et achat toit rigide. Entreposée et gardée dans son garage avec toile de rangement. Excellente routière, Gaspésie, Ottawa, Stowe comme une grande..... Prix pour une toute prête à profiter de l'été qui arrive: 16,800\$ une seule taxe Photos sur le site des Anglaises et disponible via internet avec restauration complète. Appelez moi: 418-598-9262 maison 418-598-3388 travail 418-241-3902 cell email: jeanyvesgauvin@videotron.ca

À vendre : MGB - GT 67 , BRG à vendre Intérieur cuir noir piping blanc , carbs S.U. Overdrive , barre stabilisatrice 7/8 , roues de broches chromées, mise au point complète a l'automne , les pièces qui sont modifiées ont toutes leurs pièces d'origine incluses , ect . Évaluation dec.2003 12,500\$ PRIX DEMANDÉ 10,500\$ POUR RENSEIGNEMENTS : Alain Larivière (819) 375 -4602 alain_lariviere@cgocable.ca N.B. photos disponibles sur demande

À vendre : MGB 1977 couleur rouge Très bonne condition. Moteur refait, 15,000 miles depuis. Transmission 2 ans. 8,500.00\$ Jean St-Amour (450) 224-9283

À vendre : MGC (et non B) GT automatique 1968 entièrement rénové en été 2005.....De série: 150 HP, moteur 6 cylindres, deux carburateurs SU 1 3/4 pouces Voiture de collection...unique, production de 400 MGC GT automatique en 1968... Peinture exceptionnelle.....intérieur unique Deuxième prix lors du rassemblement des MGs d'Amérique à Gatlinburg USA en été 2006 Voiture super agréable a conduire et performante. Évaluation par professionnel: \$25,000 PRIX DEMANDÉ : \$18,500 NOUVEAU PRIX \$15,000 FERME NON NÉGOCIABLE... (il en coûte beaucoup plus pour restaurer une MGC similaire.... celle-ci est déjà prête à rouler.... A CE PRIX VOUS FAITES UNE TRÈS BONNE AFFAIRE....) Michel Desbiens 450-883-7920 m 514-592-5002 c mgbmk@hotmail.com

À vendre : MGB convertible 1969 mk-3 avec beaucoup de pièces (inventaire disponible) Pneus Michelin neufs, sur roues Cosmic. 63,000 milles- besoin de réparations Pour info; Normand Labelle 450-967-9593 touraine1@videotron.ca

BONNE SAISON 2008



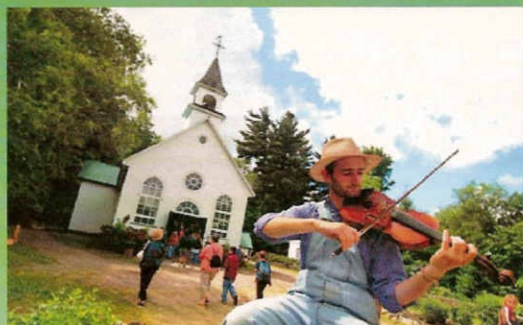
Le Brunch d'ouverture

18 mai 2008

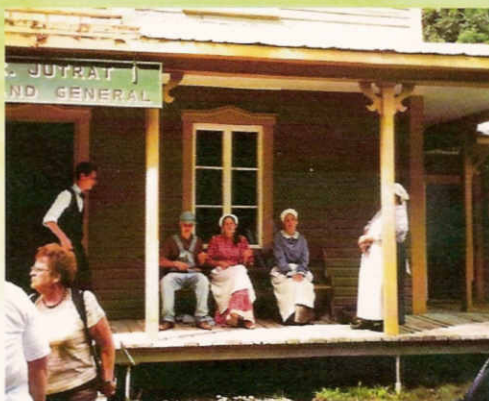
Village Québécois D'Antan, Drummondville

Avec la collaboration de
Tourisme Drummond,

le Rendez-Vous des Anglaises vous invite à une activité exclusive pour
lancer la saison : Village Québécois d'Antan ouvert à l'avance
seulement pour CARVAQ www.villagequebecois.com (petit vidéo pour voir le site)



- 70 bâtiments du XIXe siècle;
- 22 maisons authentiques avec animation artisanale;
- 18 écomusées sur les métiers traditionnels
- un site de 2.8 kilomètres, situé en pleine nature sur les berges de la rivière Saint-François;
- plus de 100 hommes de métiers anciens, artisanes, employé(e)s.



Horaire

- 10h Accueil-Inscription des membres
- 11h Présentation de la saison
- 12h Repas
- 13h30 Visite du Village D'Antan

Un repas style cabane à sucre sera servi pour la modique somme de **21\$** par personne. Vous devez réserver à l'avance car nous devons confirmer le nombre de personnes pour le repas et ne pourrions donc accepter personne qui n'a pas payé à l'avance.

Vous aurez donc l'occasion de fraterniser, voir les grandes lignes de la saison à venir et les activités exclusives du Club et ensuite visiter un village typiquement québécois recréé de toutes pièces et qui se mariera bien à nos vieilles voitures.

Tourisme Drummond profitera de la présence de nos autos pour inviter les gens de la région à venir les voir et voir le village aussi ouvert spécialement pour notre brunch d'ouverture.

Comment vous y rendre :

Le Village Québécois d'Antan de Drummondville est accessible par l'autoroute 20 (sortie 181) si vous arrivez des directions de Québec ou Montréal. Si vous arrivez de la direction de Sherbrooke, prenez la 55 puis l'autoroute 20 en direction de Québec. De Trois-Rivières, prendre l'autoroute 55 en direction de Drummondville.

Au plaisir de vous y voir!



SITE INTERNET INTERACTIF : www.carvaq.org